MAURÍCIO REIS NOTHEN

A EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO EM ESTRATÉGIA MARÍTIMA – PARADIGMAS PARA A FORMULAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS MARÍTIMAS

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Estudos Estratégicos Internacionais.

Orientador: Prof. Dr. Érico Esteves Duarte

PORTO ALEGRE
2014

CIP - Catalogação na Publicação

Reis Nothen, Maurício
A Evolução do Pensamento em Estratégia Marítima: Paradigmas para a Formulação e Implementação de Políticas Marítimas / Maurício Reis Nothen. -- 2014.
142 f.

Orientador: Érico Esteves Duarte.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Ciências Econômicas, Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais, Porto Alegre, BR-RS, 2014.

1. Segurança Internacional. 2. Estratégia Marítima. 3. Política Marítima. I. Esteves Duarte, Érico , orient. II. Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UFRGS com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

MAURÍCIO REIS NOTHEN

A EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO EM ESTRATÉGIA MARÍTIMA – PARADIGMAS PARA A FORMULAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS MARÍTIMAS

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Estudos Estratégicos Internacionais.

Aprovado em Porto Alegre, 31 de Março de 2014.

BANCA EXIMANADORA

Prof. Dr. Érico Esteves Duarte – Orientador
UFRGS-PPGEEI

Prof. Dr. José Miguel Quedi Martins
UFRGS-PPGEEI

Prof. Dr. Eduardo Munhoz Svartman
UFRGS-PPGPOL

Prof. Dr. Juliano da Silva Cortinhas
Instituto Pandiá Calógeras

“À minha mãe, Rosana, de quem herdei a inquietude política”.

AGRADECIMENTOS

Primeiro gostaria de agradecer a UFRGS pelas oportunidades. Lá se vão sete anos de estudo gratuitos e de qualidade nesta instituição, à qual tenho muito respeito e orgulho. Gostaria também de agradecer ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais, todos seus funcionários, bem como o Centro Internacional de Estudos de Governo – CEGOV, pelas oportunidades e apoio à realização deste mestrado (e pesquisa). Gostaria de agradecer à CAPES e ao CNPQ, pelo fundamental apoio financeiro à realização desta pesquisa, respectivamente, através da concessão de bolsa, e apoio ao Projeto de Pesquisa "Proteção e Desenvolvimento da Amazônia Azul: Possibilidades e Requisitos de um Projeto Marítimo Brasileiro para o Século XXI".

Gostaria de agradecer ao Professor Érico Duarte pela disponibilidade e coragem de aceitar a orientação deste trabalho, além de seu incentivo, imenso auxílio, e disponibilidade ao longo destes dois anos, sem sua orientação este trabalho não seria possível. Cabe dizer, que se eu tivesse seguido mais atentamente seus conselhos e sugestões, teria sido muito menos angustiante terminar esta dissertação.

Agradeço a todos meus amigos e colegas: do PPGEEI, da APG, da SEINFRA, enfim, todos estão de alguma forma presentes neste trabalho. Agradeço aos amigos do Farroupilha, cujos laços apesar da distância não se enfraquecem. Agradeço também em especial ao Francis, Matze, Eduardo, Flávia, Thiago, Nado, Lorea, Larissa, Serginho, Wagner, Lucas, Nilmar, Vinícius e Ivone, alguns novos amigos, outros antigos, mas todos com importância e presença fundamental nestes últimos anos.

Gostaria de agradecer minha família. Agradeço a minha mãe por todo amor, exemplo e incentivo ao estudo. Agradeço ao meu pai com imensa saudade e lembrança de carinho. Agradeço aos meus irmãos Guilherme, Carlos e Henrique pela fraternidade. E agradeço aos demais familiares e agregados que foram fundamentais à minha formação profissional e de personalidade: meu avô Waldir, avó Laura, tia Maristela, Sílvio, Norita, tia Jackie, Pê e Má, tios Flávio e Jussara, Dieter e Gerda. Agradeço por fim à Daniela, por reinventar o amor em mim, e me ensinar a não ter medo de amadurecer.

"[...] Deus ao mar o perigo e o abismo deu,
Mas nele é que espelhou o céu."

Mar Português - Fernando Pessoa.

RESUMO

A presente dissertação discorre sobre a evolução do pensamento estratégico marítimo argumentando que esta evolução do pensamento na conceituação, elaboração e refinamento dos elementos que constituem o Poder Marítimo e a Estratégia Marítima, permitiram a multiplicação de abordagens, e o estabelecimento de paradigmas para a implementação de políticas marítimas diferentes, especificas às necessidades e objetivos dos diferentes atores, que por sua vez, remetem às abordagens conceituais e teóricas. Para isto o trabalho percorre e organiza cronologicamente o desenvolvimento do pensamento em Estratégia Marítima desde o final do século XIX, até a atualidade, arbitrariamente definido pelo recorte temporal (1890-2013). Em seu segundo momento o trabalho discorre, através da depuração e análise de casos das formulações políticas marítimas desenvolvidas em uma série definida de países em dois recortes temporais, quais sejam, EUA e URSS na Guerra Fria (1945-1980), e EUA, China e Austrália no pós-Guerra Fria (2000-2013), inferir as relações entre a formulação política empírica e suas raízes conceituais. O trabalho conclui que há uma relação direta entre a implementação de políticas marítimas com autores e conceitos específicos da Estratégia Marítima, sendo possível o estabelecimento de Paradigmas múltiplos para a interpretação e orientação da formulação e desenvolvimento de políticas marítimas.

Palavras-Chave: Estratégia Marítima. Poder Marítimo. Política Marítima. Comando do Mar. Controle do Mar.

ABSTRACT

This dissertation discusses the development of maritime strategic thinking arguing that the evolution of thinking in the conceptualization, development and refinement of the elements that constitute the Sea Power and Maritime Strategy, allowed the proliferation of approaches, and the establishment of paradigms for the implementation different maritime policies for specific needs and objectives of the different stakeholders, which in turn, refer to the conceptual and theoretical approaches. To do that, this essay studies and chronologically organizes the development of the maritime strategy thinking since the late nineteenth century to the present, arbitrarily defined by the time frame (1890-2013) . On a second part the paper discusses, through case analysis of maritime policy formulations developed in a defined number of countries in two time frames, namely , the U.S. and USSR during the Cold War (1945-1980) , and the U.S., China and Australia in the post-Cold War scenario (2000-2013), to infer the relationships between empirical policy formulation and its conceptual roots. The paper concludes that there is a direct relationship between the implementation of maritime policies with theoretical authors and specific concepts of Maritime Strategy, been possible to establish multiple paradigms to guide the interpretation and orientation for maritime policies' formulation and development.

Keywords: Maritime Strategy. Sea Power. Maritime Policy. Command of the Sea. Control of the Sea.

LISTA DE FIGURAS

LISTA DE QUADROS

LISTA DE ABREVIAÇÕES

A2 - Anti-Acesso – Anti-Access

AD - Negação de Área – Area Denial

A2/AD - Anti-acesso e Negação de área

ANP - Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

ASB - Batalha Ar-Mar – Air-Sea Battle

ASBM - Míssil Balístico Anti-Navio – Anti-ship Ballistic Missile

ASW - Sistemas de Combate Antissubmarino – Anti-Submarina Warfare

BRICS - Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul

C4IRS - Comando e Controle, Comunicação Computação, Inteligência Vigilância e Reconhecimento.

CEGOV - Centro de Estudos em Internaiconais sobre Governos

CIA - Agência Central de Inteligência – Central Intelligence Agency

CIRM - Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

CLPC - Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas

CNUDM III - III Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar

CS-21 - Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo no século XXI – Cooperative Strategy for the XXI Century

EUA - Estados Unidos da América

END - Estratégia Nacional de Defesa

G-20 - Grupo das 20 maiores economias do mundo

ICBMs - Mísseis Intercontinentais Balísticos – Intercontinental Ballistic Missile

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

JOAC - Conceito de Acesso Operacional Conjunto - Joint Operational Access Concept

LEPLAC - Levantamento da Plataforma Continental Brasileira

NOC 10 - Naval Operations Concept, 2010

ONU - Organização das Nações Unidas

MOOTW - Operações Militares Outras que a Guerra, em inglês, (OOTW)

OTAN - Organização do Tratado do Atlântico Norte

PLAN - Marinha do Exército de Libertação Popular

PND - Política de Defesa Nacional

PPGEEI - Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais

PROMIMP - Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural

QDR - Relatório de Revisão quadrianual de Defesa - Quadrennial Defense Review Report

RAN - Marinha Real da Australia – Royal Australian Navy

SAM - Mísseis superfície-ar – Surface-Air Missile

SecDef - Secretário de Defesa

SIOP-62. Plano Operacional Integrado Único, 1962 – Single Integrated Operational Plan, 1962

SLBM - Mísseis Balísticos lançados de Submarinos – Submarine Lauched Ballistic Missile

SLOCS - Linhas de Comunicação marítimas - Sea lines of communication

SSBN - Submarino de Mísseis Balísticos – Ballistic Missile Submarine

STRIKEFORSOUTH - Força de Ataque Naval Sul – Strike Force South

UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul

UNASUL - União das Nações Sul-Americanas

URSS - União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

VSTOL - Aeronaves de decolagem e aterrissagem curtas ou verticais - vertical and/or short take-off and landing

ZEE - Zona Econômica Exclusiva

ZOPACAS - Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho se propõe a realizar uma interlocução entre a evolução do pensamento estratégico marítimo e o desenvolvimento de políticas marítimas, visando a verificação de padrões e pontes que auxiliem a formulação e implementação de políticas marítimas, especialmente no Brasil.

O crescente protagonismo Brasileiro no cenário internacional impulsionou o país a galgar novas posições, ações e responsabilidades no sistema internacional. A busca pela liderança regional na América do Sul e a participação destacada em diversos fóruns de governança global (ONU, G-20, BRICS) representam um processo de afirmação do país como um dos principais atores no cenário mundial. Nesse sentido, existe a tendência crescente de engajamento do país nas discussões e nas resoluções de problemas e controvérsias do cenário político internacional.

A reabilitação das capacidades de defesa do país é essencial para que este respalde seu maior exercício de influência regional e global. Para isso o Brasil vem se mobilizando doméstica e internacionalmente visando se preparar para os desafios e se adequar às suas pretensões nacionais. Por exemplo, a articulação com os demais países do continente sul-americano, através da UNASUL, inaugurou novas estruturas de governança e defesa regionais, que rivalizam com a tradicional estrutura de defesa hemisférica norte-americana.

A mentalidade marítima de um povo é a compreensão da essencial dependência do mar para a sobrevivência histórica [da humanidade] (VIDIGAL, 2006, p.21). Para além do âmbito regional sul-americano, o Brasil reconhece que seu ambiente de interação e preocupação estratégica estende-se por sua costa, além de suas águas jurisdicionais, abrangendo todo o Atlântico Sul e tocando no continente africano. O reconhecimento do Atlântico Sul, como parte fundamental do ambiente estratégico nacional remonta a Política de Defesa Nacional:

> O subcontinente da América do Sul é o ambiente regional no qual o Brasil se insere. Buscando aprofundar seus laços de cooperação, o País visualiza um entorno estratégico que extrapola a massa do subcontinente e incluiu a

> projeção pela fronteira do Atlântico Sul e os países lindeiros da África. (BRASIL, 2005, p.3).

Este conceito reiterado na Estratégia Nacional de Defesa (BRASIL, 2008), e aprofundado no Livro Branco de Defesa Nacional, de 2012 (BRASIL, 2012). O reconhecimento deste ambiente estratégico é consoante com iniciativas anteriores, como a da consolidação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) que além de Brasil, Argentina e Uruguai, engloba 21 países africanos, e visa criar uma zona livre de armas nucleares, livre de armas de destruição em massa (em geral) e livre de conflitos armados.

O aumento de escopo estratégico do Brasil acontece em um momento em que o país aspira estabelecer-se como a sexta maior economia do planeta, buscando participação de maior vulto na política internacional, comprometendo-se entre outras relações, com maior participação no compartilhamento de responsabilidades de segurança internacional, como, por exemplo, maior participação em missões de paz da ONU. Neste sentido, o desenvolvimento da defesa deve fazer jus às aspirações proporcionadas pelo crescimento econômico.

O Brasil apresenta um litoral de mais de 7.400 km de extensão, e uma área de águas jurisdicionais marítimas que – somando Mar Territorial, Zona Contígua e Zona Econômica Exclusiva – ultrapassam os 3,4 milhões de quilômetros quadrados. Não surpreende que em um país com tais características, a Marinha represente fator dominante no cenário securitário nacional. Soma-se aos aspectos presentes de longa data, a descoberta dos campos petrolíferos do Pré-Sal Brasileiro, e as possibilidades que estes poderão representar para o desenvolvimento econômico e social do país.

A necessidade crescente de monitoramento e guarda das águas jurisdicionais brasileiras advém da riqueza de seu leito e subsolo, exemplificados no Pré-Sal. Por sua dimensão e riqueza tamanhas, as águas jurisdicionais brasileiras são, hoje, comumente endereçadas como a “Amazônia Azul”[1]. Adicionando o volume estimado

---

[1] O conceito de ‘Amazônia Azul’ foi originalmente usado pela Marinha do Brasil em 2004, fazendo alusão à grande riqueza natural, que as águas jurisdicionais brasileiras representam para o país. Em 2010 o termo virou uma marca registrada (WIESEBRON, 2013). De acordo com o Livro Branco de Defesa Nacional, o termo faz alusão ao território amazônico, também por seu tamanho, que caso estendido à plataforma continental, regularia com os 4,5 milhões de km² da Amazônia “Verde”.

do Pré-Sal já identificado, o Governo Federal espera aumentar a reserva total do país de 14 bilhões de barris, para quase 38 bilhões de barris, com uma produção diária alcançando 3,8 milhões de barris até 2020 (BRASIL, 2009, p. 6-7). No entanto, as formações propícias à existência de Petróleo no Pré-Sal se estendem além do limite de 200 milhas náuticas da Zona Econômica Exclusiva (ZEE)[2].

Como consequência mais marcante da III CNUDM no Brasil, destaca-se a formação em 1989, a partir do decreto nº 98.145, do chamado Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), sob a coordenação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM). Durante a fase de coleta de dados foram analisados cerca de 230.000 perfis sísmicos, batimétricos, magnetométricos, e gravimétricos ao longo de toda a margem continental brasileira (SILVA 2011).

Após o levantamento e formulação da proposta para extensão da plataforma continental e consequentemente da ZEE do Brasil, em uma expansão de cerca de 953.000 km², esta foi encaminhada à Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas (CLPC), em 2004. Em 2007, após a análise realizada por um grupo de peritos, a ONU se manifestou contrária à ampliação da plataforma continental nos moldes do pedido pelo Brasil, e recomendou a reformulação da proposta, por não concordar com cerca de 190.000km² da proposta, ou seja, cerca de 20% do pedido de extensão (SILVA, 2011).

Em 2010, o Brasil antecipou-se a decisão final e estabeleceu unilateralmente os limites de suas águas jurisdicionais de acordo com o pedido à ONU em 20043, ampliando em aproximadamente 953 mil quilômetros quadrados seu limite, e assegurando posse de eventuais recursos oriundos da área e autodeterminando o país como único agente passível de outorgar de estudos na área (MARTINS, 2010).

Além da insegurança jurídica gerada por alguns países não terem firmado e/ou ratificado a III CNUDM, como: Estados Unidos, Colômbia, Peru, Equador e Venezuela (ONU, 2012); a definição dos limites marítimos brasileiros ora, por via unilateral, prejudica a segurança nacional sobre seus recursos oriundos da

---

[2] Limite que segue o acordado pela III Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar, em 1982, em Montego Bay, na Jamaica. O Brasil ratificou o acordo em 1988, que entrou em vigor somente em 1994. A Lei 8.617 de 1993 adequou os limites brasileiros aos estabelecidos na III CNUDM. Atualmente 152 países são signatários do acordo.

[3] Por meio da Resolução 003/2010 da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (CIRM).

exploração de seu subsolo marítimo, leia-se Pré-Sal. Mesmo que os poços já descobertos encontrem-se nos limites da ZEE, novas províncias podem ser descobertas além do estabelecido na III CNUDM, o que reforça a insegurança jurídica brasileira na exploração e segurança de seus recursos marítimos, e pode gerar futuros contenciosos (BRASIL, 2012).

Recente pesquisa do IPEA sobre Defesa Nacional4 aponta que 63% da população brasileira acredita razoavelmente, muito ou totalmente na possibilidade de nos próximos 20 anos o Brasil ser alvo de invasão estrangeira em virtude dos recursos do Pré-Sal; enquanto somente 34,3% não acreditam nesta hipótese (IPEA, 2011). Esta pesquisa corrobora com a percepção da necessidade de melhoramento da estrutura de defesa nacional, sobretudo, marítima.

Em uma análise das preocupações marítimas nacionais para além do Pré-sal, há de se observar que 95% da matriz de transportes de importação e exportação do Brasil são realizadas por via marítima. Sendo por isso fundamental salvaguarda e a manutenção das linhas de comunicação marítima nacionais, sob pena de incorrer um colapso da economia, caso estas fossem interrompidas (CARVALHO, 2005). Apesar da Marinha Mercante do Brasil ser responsável por apenas cerca de 3% do supracitado transporte marítimo, os recentes incentivos do Governo Federal para potencializar: tanto o estabelecimento de estaleiros para produção de embarcações (especialmente ligadas ao setor do petróleo)[5], quanto a ampliação de número, expansão e qualificação dos portos nacionais[6] tendem a ampliar a participação nacional na frota mercante, bem como ampliar ainda mais importância do transporte marítimo nacional, e consequentemente, da segurança deste.

Por todas estas razões acima arroladas, sobreleva-se a importância da presença do estado brasileiro no cumprimento de suas funções de segurança e defesa de seus rios, litoral, e oceano, no jargão da navegação, respectivamente, águas marrons, águas verdes e águas azuis. No entanto, a implementação de

---

[4] PISC-IPEA, Defesa Nacional (Parte I), 2011.

[5] Através do Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (PROMIMP), regulamentados pelas Resoluções da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) nº 36, 37, 38 e 39, que estabeleceram o chamado Conteúdo Local, que exige, nos contratos de exploração de petróleo, a utilização de taxas variadas de componentes e mão de obra nacionais, que chegam à 80% do total utilizado.

[6] A Medida Provisória 595/2012, institui novas regras que visam simplificar e estimular: a ampliação, proliferação e competitividade dos portos brasileiros.

políticas marítimas eficazes e adequadas às necessidades e capacidades do país, necessariamente pressupõe uma ampla reflexão acerca do debate e produção de conhecimento em Estratégia Marítima, bem como de sua correlação com modelos de políticas marítimas já implementadas em outros países. Neste escopo, foi identificada a necessidade de propor o aprofundamento e atualização da supracitada discussão, primeiramente no meio acadêmico, mas também no meio político, tendo em vista que a mesma se encontra em estágio ainda incipiente no país.

1.1 Questionamentos de Pesquisa e Metodologia

Este trabalho tem como objetivo principal, a partir do estabelecimento de relações entre pensamento estratégico e formulação política, verificar a possibilidade de aferição de paradigmas de desenvolvimento e formulação de políticas marítimas correlacionados com conceitos estratégicos específicos. Para isto o trabalho conta com os objetivos específicos de, revisitar e organizar cronologicamente o desenvolvimento do pensamento em Estratégia Marítima desde o final do século XIX, até a atualidade, arbitrariamente definido pelo recorte temporal (1890-2013). Em seu segundo momento objetiva, através da depuração e análise das formulações políticas marítimas desenvolvidas em uma série definida de países em dois recortes temporais, quais sejam, na Guerra Fria (1945-1980), e no pós-Guerra Fria (2000-2013), inferir as relações entre a formulação política empírica e suas raízes conceituais.

Com base nos objetivos acima levantados, trabalhar-se-á com a hipótese de que a evolução do pensamento estratégico marítimo na conceituação, elaboração e refinamento dos elementos que constituem o Pode Marítimo e a Estratégia Marítima, permitiram a multiplicação de abordagens, ou paradigmas, para a implementação de políticas marítimas diferentes e especificas às necessidades e objetivos dos diferentes atores. Secundariamente, serão trabalhadas hipóteses de que dois são os principais pensadores que orientam o posicionamento das políticas marítimas para dois paradigmas específicos, e que as definições das capacidades desfrutadas e constrangimentos impostos ao país influenciam na tomada de decisão para o

direcionamento da política marítima em direção ao paradigma mais adequado ou possível.

Trata-se, portanto, de um trabalho que se desenvolve sob uma abordagem qualitativa do objeto. Para o desenvolvimento da pesquisa e da análise foram realizados ao todo cinco estudos de caso, sendo que os dois primeiros destes se desdobram em múltiplos períodos para abordagem de desenvolvimentos específicos. O trabalho foi desenvolvido majoritariamente através de pesquisa bibliográfica, através da revisão bibliográfica de livros, artigos, relatórios, e transcrições dos principais autores do campo de pesquisa da Estratégia Marítima, mas também agregando autores emergentes e estudantes, através de artigos e teses, todos descritos na bibliografia deste trabalho. O trabalho contou também com a análise documental, privilegiando-a à medida do possível. Diversos documentos, especialmente documentos declaratórios (políticas de defesa e documentos doutrinários) foram usados na pesquisa, mas também foram utilizados relatórios de inteligência, análises técnicas, avaliações de capacidades, e demais documentos públicos. Por fim cabe relatar que este trabalho propôs-se ir além de uma pesquisa meramente exploratória. Compõe, portanto, uma pesquisa explicativa em sua composição, pois através da revisão bibliográfica e análise de formulações políticas empíricas, pretende estabelecer relações que permitam a inferir, a partir da produção acadêmica, paradigmas explicativos e norteadores da tomada de decisão política (SEVERINO, 2007).

O embasamento teórico do trabalho está apoiado na revisão bibliográfica ampla da produção acadêmica em Estratégia Marítima, abordada na Parte I do texto. O trabalho se ampara nos conceitos lançados pelos principais autores da área, desde Alfred Mahan à Geoffrey Till, para explorar o avanço na conceituação e elaboração do entendimento acerca dos principais elementos da Estratégia Marítima, como por exemplo, dos conceitos de Comando do Mar, e Controle do Mar. A discussão proposta pelos autores, principalmente a partir da produção de Mahan (1918) e Corbett (2004), são fundamentais para a compreensão a formulação política marítima contemporânea.

Dessa forma o trabalho está dividido em duas partes. A primeira parte versa sobre a evolução do pensamento em Estratégia Marítima, sua conceituação e o paulatino avanço das proposições teóricas em Estratégia Marítima. A segunda parte

aborda os paradigmas de formulação e implementação de Políticas Marítimas, inferindo comparações com a produção conceitual acadêmica, a partir dos estudos de casos de formulações e implementações de políticas marítimas em casos na Guerra Fria e no pós-Guerra Fria.

1.2 Contribuição do Trabalho

O autor pretende que este trabalho possa contribuir em múltiplas frentes. Primeiro, ele deve contribuir para a produção e debate acadêmico brasileiro acerca de estudos em defesa, e especificamente, de estudos em defesa e estratégia marítima, levando em conta que este é um campo ainda em desenvolvimento insipiente na academia nacional, mas que merece ser estimulado e locupletado.

Segundo, ele deve contribuir para a ampliação do debate político nacional. Especificamente, este deve ser direcionado à necessidade de ampliação e aprofundamento da discussão sobre defesa nacional, especialmente, em estratégia marítima. Bem como, o debate deve, sobretudo, se ampliar para abranger setores civis da sociedade, que podem em muito contribuir para a pluralização e qualificação do debate.

Por fim, espera-se que este trabalho possa lograr estimular outros estudantes, especialmente do curso de relações internacionais e de estudos estratégicos internacionais desta instituição, Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS a ampliar o debate acadêmico dentro da instituição, reforçar os grupos de pesquisa da área, e reafirmar efetivamente o Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos Internacionais - PPGEEI e o Centro Internacional de Estudos de Governo – CEGOV, em centros de referências em estudos de Estratégia Marítima no Brasil.

PARTE I – A EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO EM ESTRATÉGIA MARÍTIMA

A parte I deste trabalho busca contextualizar o debate conceitual contemporâneo sobre Estratégia Marítima. Na verdade, o debate e a formulação teórica, acerca de estratégia marítima, não estão definitivamente restritos à contemporaneidade. A reflexão sobre a guerra no mar, remonta à antiguidade, porém foi, durante muito tempo, tratada de forma periférica e produzida de forma esparsa e transiente (CHALIAND, 1994). Por isso, muito embora o pensamento clássico, do final do século XIX e princípio do século XX, tenha sido desenvolvido, por pensadores anglo-saxões, é necessário ressaltar que muito da produção deste campo agregou contribuições de diversas origens ao longo do tempo (TILL, 2009).

Além disso, o pensamento marítimo frequentemente foi tratado como subsidiário e desenvolvido a partir do pensamento em estratégia terrestre, o que é procedente em grande media. No entanto o seu desenvolvimento conceitual também foi fruto de peculiaridades geográficas e estratégica de alguns países, e da necessidade de entendimento das relações políticas e estratégicas peculiares ao ambiente marítimo. Nesse sentido, pode-se concluir também que a consolidação da produção acadêmica em estratégia marítima e seus conceitos serviram de base para o desenvolvimento de formulações estratégicas em outros cenários, como por exemplo: no cenário estratégico aéreo, espacial e nuclear (HAUSER, 2010).

Por fim, o escopo da Parte I deste trabalho se restringirá à análise da conceituação e evolução do pensamento em Estratégia Marítimo a partir do seu período clássico (final do século XIX) tendo como marco inicial a produção de Alfred Thayer Mahan, justamente por este ser considerado patrono no pensamento contemporâneo em estratégia marítima, mas também por marcar um período de aceleração na produção acadêmica e debate acerca do pensamento marítimo, e consequentemente, sua influência na formulação de políticas marítimas, objeto de estudo deste trabalho. A fronteira de análise da produção em estratégia marítima se propõe a ser o mais próxima possível para conferir atualidade ao trabalho, portanto trabalhou-se com textos produzidos até o ano de 2013, nesta parte.

Como se trata de um amplo período de análise, não foi possível delimitar em profundidade o pensamento de todos os autores relevantes para o campo, portanto,

o método utilizado foi a priorização da produção, que este autor interpretou como, mais relevante ao desenvolvimento do debate em estratégico marítimo contemporâneo. Uma análise mais aprofundada sobre autores, conceitos e elementos específicos, componentes do campo da Estratégia Marítima seria de grande valor, porém, devido à restrição temporal, restam abertos para futuras pesquisas e produções específicas.

2 AS DEFINIÇÕES CONCEITUAIS DE PODER MARÍTIMO E DE ESTRATÉGIA MARÍTIMA

Este capítulo aborda, sobre diversos aspectos, os elementos que compões e caracterizam o debate em Estratégia Marítima. Primeiro parte-se da conceituação, delimitação e ampliação do conceito fundamental à matéria: o Poder Marítimo. A partir desta contextualização e contemporânea concepção do termo amplia-se a percepção e abrangência da relevância da própria temática da Estratégia Marítima.

Em seguida, o trabalho se propõe à análise da evolução no pensamento estratégico marítimo; através da análise de seus principais expoentes contemporâneos e seus principais conceitos e elementos, entre 1890 e 2013. E Por fim, adicionam-se os demais elementos que permeiam o debate marítimo estratégico contemporâneo, como forma de informar e estabelecer parâmetros para o entendimento das formulações políticas analisadas a partir dos capítulos 3 e 4.

2.1 Definição e ampliação do Conceito de Poder Marítimo (Seapower)

O termo *Seapower*, livre e precariamente traduzido (na falta de outra expressão mais acurada) como Poder Marítimo, denota em si uma importante carga conceitual, que é recorrentemente mal interpretada, justamente pelo termo ter adquirido significados diversos, e frequentemente inapropriados, especialmente para aplicação na contemporaneidade. Antes de iniciar o debate, cabe salientar que a mera tradução do termo já carrega significado (intencional e tendencioso), que se direciona ao que o autor compreende como mais apropriado à descrição do termo[7].

Frequentemente na literatura consagrada sobre estratégia, ligada especificamente ao mar, os termos: naval e marítimo são usados em diferentes contextos, com diferentes significados. Para simplificar a descrição desta importante nuance à tradução do termo em voga, teremos como definição: que Estratégia Naval refere-se somente à estratégia e meios do mar, ao passo que Estratégia Marítima

---

[7] O termo *Seapower* também poderia ser traduzido como Poder Naval ou Poder Oceânico, por exemplo.

refere-se mais amplamente a todos os fatores que se relacionam com a estratégia e meios do mar, inclusive aéreos e terrestres. Desta forma, entende-se que o termo estratégia marítima compreende mais fatores, e é de fato mais amplo, do que o termo estratégia naval (TILL, 2004).

A definição de *Poder Marítimo* (Seapower), por outro lado, varia amplamente na bibliografia significando ora poder de guerra naval somente, ora com definição mais ampla, abarcando os aspectos civis e militares navais, e sua interação com o âmbito terrestre, tanto econômico, em capacidade industrial de produção naval e operação, quanto militar de interação estratégica.

Do ponto de vista metodológico da análise, a clara definição conceitual do termo *Poder Marítimo* apresenta uma dimensão epistemológica, e uma dimensão ontológica. Na dimensão epistemológica de análise, há de se considerar a relevância, especialmente nas ciências sociais, da definição e descrição do conceitual de objetos e termos que são centrais na compreensão da literatura teórica. Neste aspecto, a reflexão sobre a definição conceitual proposta, sob uma perspectiva Lakatiana, tem relevância no sentido de corroborar com o estabelecimento de parâmetros conceituais de análise, que reforçam o "cinturão protetor" teórico, à medida que propõe uma análise contributiva (ou, heurística positiva) para o entendimento dos fenômenos empíricos (LAKATOS; MUSGRAVE, 1970). Ou seja, a definição conceitual de Poder Marítimo tem relevância ao conhecimento e à análise de estudos estratégicos, no sentido de reforçar e alicerçar a compreensão empírica através da delimitação conceitual teórica.

Na dimensão ontológica da análise conceitual do termo Poder Marítimo, a principal intenção metodológica é de aferir uma delimitação e abrangência precisa ao termo, que descreva apropriadamente sua relevância enquanto conceito, não o restringindo de forma inadequada, especialmente porque o termo possui sua origem na linguagem política, mas que ora trespassa esta esfera em seu significado. Isto se deve ao fato de a linguagem da política não ser um universo fechado, mas um universo que se comunica com outros contíguos, como economia, sociologia, geografia e etc. Deve-se também atentar à frequente ambiguidade implícita no termo Poder Marítimo, a exemplo de outros termos de origem política, sendo natural que termos com esta origem carreguem ambiguidade, pois são conceitos que sofrem

mutações históricas com o passar do tempo (BOBBIO; MATTEULUCCI; PASQUINO, 2010).

Na análise contemporânea do termo Poder Marítimo, fica evidente que o conceito se alarga muito além de aspecto político-militar original, estendendo-se sobre o domínio geográfico, social e principalmente econômico, especialmente quando tomamos o cenário atual de globalização, com o aumento vertiginoso do fluxo de comércio e comunicação marítima, e as consequentes relações político-econômicas aí implicadas. No entanto, anacronicamente a esta expansão conceitual do termo, sua definição, presente, por exemplo, no dicionário Oxford Advanced Learner's Dictionary (2013) ainda está representada na figura mais restrita de: *(1) Habilidade de controlar os mares com uma marinha poderosa; e (2) País com uma marinha forte*[8]*.* Bem como no Merriam-Webster Dictionary (2013): *(1) Nação com formidável força naval; (2) Força naval*[9]*.*

O espaço marítimo é tradicionalmente um cenário de interação civil-militar. A possibilidade de servir como meio de comunicação para as relações econômicas e políticas foi o propulsor da própria relevância militar dos oceanos. Portanto, tendo em vista que o comércio internacional é o maior protagonista da comunicação em tempos de paz, o caráter econômico e civil, além do político e militar, não podem ser negligenciados na caracterização de Poder Marítimo dos países. Neste sentido, é necessário compreender e buscar uma definição conceitual que respalde todos os aspectos supracitados. Não obstante, ao longo da consolidação literária no campo da estratégia marítima, diversas foram as tentativas de conceituar Poder Marítimo. A diversidade de entendimentos sobre o tema causa ainda hoje interpretações equivocadas do termo, e mais grave, induz a negligência de fatores importantes à análise estratégica.

Como referido, a elaboração e transformação do termo Poder Marítimo ocorreu ao longo do tempo, tendo sido preliminarmente delimitado por Alfred Thayer Mahan. O autor propõe a discussão acerca dos elementos que compõe o Poder Marítimo, e através de suas proposições de utilidade e características dos oceanos, como, de que o mar representar um grande espaço comum, com vantagens de

---

[8] Tradução nossa.

[9] Tradução nossa.

transporte sobre o transporte terrestre, de que a função da marinha é primeiramente a de proteger o comércio, de que o comércio depende essencialmente de portos seguros, e de que o mar propicia especialmente o desenvolvimento de colônias. O autor estabelece relações decorrentes do Poder Marítimo, como: produção, frota e colônias; e por fim, as condições gerais (princípios) que afetam o Poder Marítimo: posição geográfica, conformação física, extensão do território, tamanho da população, caráter nacional, caráter de governo e política (WESTCOTT, 1918).

Todos estes elementos circundam o Poder Naval, que pode ser entendido de forma sintética, na visão do autor, a dimensão do Poder que permite ao Estado desenvolver as suas atividades e prosseguir com os seus fins através do uso dos mares. No entanto, apesar de sua definição ser bastante ampla, o autor compreende exclusivamente a *Estratégia Naval como fim para alcançar, dar suporte e aumentar, tanto na paz quanto na guerra, o Poder Marítimo de um país* (MAHAN, 1918). Em suma, para Mahan, o Poder Marítimo constituía a tradução de vários fatores em poder de batalha naval.

Julian S. Corbett foca-se no papel militar primordial da estratégia marítima, principalmente visando o Controle do Mar, com a finalidade maior de exercer influência nos eventos terrestres. Para Corbett, a estratégia naval é apenas uma parte da estratégia marítima, que são os princípios que regem a guerra, no qual o mar é o fator preponderante (CORBETT, 2004). No entanto, o autor reconhece o papel subsidiário da estratégia marítima, tendo em vista que raramente uma guerra é decidida no mar. Apesar de focar-se fortemente no viés de controle das rotas de comunicação, disputa e negação de controle de comunicação ao inimigo, tanto para a frota militar quanto comercial, o que indica a presença do fator econômico, o autor indica que a fundamental importância da estratégia marítima e principalmente do Poder Marítimo está no controle do mar como meio de viabilização e tradução de poder de certo país, e negação de controle deste por outrem, portanto a definição de Poder Marítimo de Corbett carrega um forte viés político/estratégico.

Em 1976, Gorshkov inaugura uma nova, mais ampla e plural visão sobre o Poder Marítimo. O almirante soviético caracteriza a essência do Poder Marítimo como o exercício mais efetivo possível dos oceanos em benefício do estado, desta forma existiriam duas maneiras de entender o conceito: para a União Soviética, o Poder Marítimo era explorado através da pesca e do comércio, buscando com

pesquisas ampliar a exploração de recursos marinhos, e reverter os benefícios para o bem-estar da população, além de prover a segurança do país, através de capacidades militares da marinha. O Poder Marítimo surge como possibilidade de crescimento econômico, avanço científico e técnico e contato com nações amigas. O fator determinante para a necessidade de capacidades militares ligadas ao exercício de Poder Marítimo deve-se, segundo o autor, a fatores de nível internacional, notadamente a existência do Imperialismo (GORSHKOV, 1979).

Este segundo modo de Poder Marítimo foca-se prioritariamente no poder militar naval de domínio global, e visa, em tempos de paz, promover a diplomacia armada, e em tempos de guerra, servir de plataforma operacional. Na visão de Gorshkov, este seria o paradigma de Poder Marítimo do ocidente, notadamente dos Estados Unidos, que se utiliza destes meios como seu principal instrumento de coerção e subjugação de países e povos, como forma de ampliar seu poderio e influência. Nestes países, o conceito é essencialmente reduzido ao conceito de poder naval ou de forças navais (GORSHKOV, 1979).

Desta forma o autor, mesmo que de maneira peculiar (claramente condicionado pelo contexto da Guerra Fria), inaugura a concepção conceitual dual do termo: Poder Marítimo, qual seja, político-econômico. Fica claro, na sua visão, as diversas possibilidades de exploração econômica e científica do ambiente, e, por outro lado, o autor reitera o já consagrado argumento de exploração militar do meio marítimo.

Norman Friedman reapresenta o conceito com um conteúdo mais abrangente, mais voltado ao contato entre pessoas e nações. Para o autor, Poder Marítimo, em termos gerais, representa o poder centrado no mar e projetado a partir do mar. Ele é relevante porque boa parte das cidades e da população mundial está situada às margens dos oceanos, a maior parte do comércio mundial viaja pelo mar e os recursos naturais estão sendo cada vez mais explorados do leito e subsolo dos mares. Desta forma, o poder marítimo militar e econômico é de grande influência, uma vez que está em contato direto com as populações e principais recursos da maioria dos países (FRIEDMAN, 2001).

Para o autor, o Poder Marítimo é especialmente importante em épocas de instabilidade, pois ele age no sentido de limitar (distanciar) os problemas enfrentados. Ele ajuda a moldar o mundo, mantendo-o amigável e favorável ao

comércio. Isso significa encorajar as nações amigas e desencorajar potenciais inimigos. Simplesmente por ser menos intrusiva a presença marítima é mais bem aceita e causa menor atrito do que a presença terrestre (FRIEDMAN, 2001).

A definição e ampliação do termo Poder Marítimo por Sam Tangredi alcança quase seu ápice. Para o autor, é impossível analisar o termo como sinônimo de guerra naval, remontando a Mahan. Ele entende que o conceito é muito mais amplo, abrangendo no mínimo, quatro fatores: controle do comércio, controle dos recursos naturais, operação das marinhas na guerra, e uso destas na diplomacia, dissuasão e influencia política em tempos de paz. Além da Marinha de guerra, os navios mercantes, portos, recursos naturais, pesca, e demais atividades de comunicação e econômicas são partes intrínsecas ao poder marítimo. Ao contrário dos poderes aéreos e terrestres, as características geoeconômicas são partes integrantes e indissociáveis do conceito de Poder Marítimo (TANGREDI, 2002).

O autor refere as seis características preponderantes para definição do Poder Marítimo, elencadas por Mahan, e que foram atualizadas por historiadores, e agora incluem força econômica, valor tecnológico, cultura sociopolítica, e em segundo plano, posição geográfica, dependência de recursos naturais e do comércio marítimo, e políticas governamentais. Da mesma forma que Mahan definia estas características como promotoras no sentido de "fazer as pessoas boas sobre o mar ou pelo mar", são as mesmas características que tornam as pessoas economicamente robustas e mais propensas a participar e se beneficiar da globalização (TANGREDI, 2002).

De forma geral, o autor qualifica o Poder Marítimo Moderno como a habilidade dos países em se utilizar do comércio e recursos naturais marítimos, bem como projetar força para o mar, visando controlar áreas ou comércio, e do mar influenciando eventos terrestres (TANGREDI, 2002).

A mais recente e ampla definição de Poder Marítimo advém do trabalho de Geoffrey Till. O autor logrou classificar o termo de forma inovadora, dividindo sua conceituação, em *inputs* e *outputs*, para classificar sua caracterização.

Os *inputs* representam as capacidades e meios do Poder Marítimo, quais sejam: as marinhas, as guardas costeiras, a indústria naval, e as contribuições das forças aéreas e terrestres. Ela abarca em geral, capacidades marítimas militares,

operações navais, capacidades marítimas civis, e operações comerciais (TILL, 2004).

Os *outputs* são capacidades que vão além dos meios que podem ser obtidos do mar. Eles são a capacidade de influenciar o comportamento de outros atores e ações que não são realizadas no mar ou do mar. Está análise caracteriza o Poder Marítimo em termos de seus resultados e consequências, logo como seus fins e não seus meios. Logo é a capacidade marítima de determinar eventos tanto em mar quanto em terra (TILL, 2004).

Recentemente, a análise tem mudado atenção do Poder no mar para, a partir do mar, como supracitado. Assim, conclui-se dois pontos. Primeiro, Poder Marítimo engloba a contribuição que outros serviços podem ter nas ações no mar, e a contribuição das marinhas para ações em terra e no ar. O poder marítimo também inclui aspectos não militares de uso do mar, pescaria, comércio, construção de navios, etc. Segundo, o Poder Marítimo é um conceito relativo, ou seja, que uns países possuem mais Poder Marítimo que outros, no entanto, quase todos possuem em certo grau, mesmo que seja em serviços civis, construção, pesca, ou mesmo na constituição de marinhas. Todos os países tendem a ter ambos Poder Terrestre e Poder Marítimo em, no mínimo, algum grau (TILL, 2004).

Cabe ressaltar a caracterização dos atributos do oceano realizada por Till, no qual o autor define os oceanos como contendo quatro atributos básicos, quais sejam: Recursos, Transporte, Informação e Domínio, a partir de cada um destes atributos podem se desenvolver relações de cooperação marítima, de conflito, ou de competição. Ao contrário das forças terrestres e aéreas nas quais o tamanho e poder de fogo devem ser relacionados com potenciais adversários, o Poder Marítimo é determinado de acordo com a quantidade de interesses e recursos que é necessário ou interesse se proteger (TILL, 2004).

2.2 Caráter dual da Conceituação e o Poder Marítimo na Globalização

Percorrendo a evolução conceitual do termo, chegamos a conclusão de que é impossível dissociar o caráter econômico-social do caráter político-militar da

conceituação de Poder Marítimo, especialmente na contemporaneidade, observado o fenômeno crescente de globalização.

A dificuldade em compatibilizar e especialmente harmozinar os aspectos de análise política e econômica representam uma fragilidade no estudo das ciências sociais, e em especial nas relações internacionais. Susan Strange já em 1970 apontava para a necessidade de criação de pontes interdisciplinares entre as duas ciências para lograr análises político-econômicas internacionais com relevância e plausibilidade, frente a uma crescente complexidade de interações econômicas e políticas no sistema internacional, que endereçassem o descompasso entre as mudanças no sistema político internacional e no sistema econômico (STRANGE, 1970).

A crescente interação, e interdependência econômica, dos países aumentaram e tendencialmente vão continuar aumentando, de forma que esta estrutura de relações se distancia e supera o sistema político internacional, que é inerentemente mais rígido. Nesta estrutura descompassada, o importante é lograr estudos de análise das relações econômicas internacionais, sob um prisma analítico político, que predomine sobre a análise econômica. Isto porque a análise política no campo é deficiente e a análise econômica é recorrentemente inapropriada e viciosamente otimista na análise isolada de modelos de racionalidade dos atores (STRANGE, 1970).

Apesar da análise de Strange ter mais de quarenta anos, ela ainda apresenta pertinência empírica, uma vez que, apesar de o campo das relações internacionais ter se debruçado sobre o tema de economia política internacional, ainda existem lacunas latentes entre os campos, e dificuldades de interação e compreensão de temas que trespassem as barreiras entre economia e política.

Na conceituação de poder marítimo, o fator fundamental e importância da compreensão da expansão em sua amplitude político-econômica, não é meramente o alargamento do termo político-militar em direção da economia. Pelo contrário, é proporcionar e impor a necessidade de consideração dos importantes aspectos políticos militares inseridos no termo, nas considerações e análises econômicas, correlatas ao tema.

O desenvolvimento das estruturas econômicas internacionais, rumo a um sistema mais integrado, logrou êxitos, especialmente referentes ao massivo aumento do comércio internacional. Mas é impossível negligenciar que a ampliação das trocas econômicas direcionou à novas formas de dominação, desigualdades, descontentamento e consequentemente novas ameaças à segurança internacional, inclusive em formas antes menos difusas[10]. Assim, é fundamental as análises e estudos correlacionados aos fluxos econômicos e comércio internacional, que apontam a um sistema produtivo integrado, leve-se em conta a importância do papel civil-econômico e politico-militar do conceito de Poder Marítimo, pois ele deve ser fator presente e preponderante nas análises político-econômicas.

A importância do Poder Marítimo em um mundo globalizado remonta a sua definição, qual seja: sua habilidade de influenciar eventos em terra, e sua habilidade de prover controle dos mares. A relevância do primeiro fator está em muito ligada a crescente capacidade de alcance dos armamentos contemporaneamente empregados e instalados em capacidades militares relacionadas ao ambiente marítimo, enquanto a segunda diz respeito à crescente dependência global do comércio internacional (diga-se, marítimo) e dos recursos naturais dos oceanos. Em um sistema globalizado, dependemos cada vez mais do comércio marítimo internacional, o Poder Marítimo torna-se cada vez mais relevante a todos (TANGREDI, 2002).

2.3 A Evolução do Pensamento em Estratégia Marítima

Como supracitado, o conceito mais amplo de Estratégia Marítima, desenvolvido por Corbett (2004), corrobora e de certa forma molda o que ora compreendemos por Poder Marítimo. Os atributos do mar, por outro lado, estão cristalizados de forma bem definida, quais seja, como fonte de recursos, transporte, informação, e dominação. Estes atributos por sua vez são fonte de interações cooperativas, competitivas e conflitivas entre os atores. Assim, é importante notar, que sendo o mar a fronteira de separação, mas ao mesmo tempo de interação entre

---

[10] São exemplos de novas ameaças à segurança para além dos atores estatais, organizações não-estatais ligadas a terrorismo, pirataria, crime organizado, tráfico de pessoas, e etc.

as nações, a relação civil-militar toma maiores dimensões, justamente pela importância que o controle e acesso aos atributos do mar podem proporcionar para os países. Marx, bem como Mahan, inferiu corretamente que a competição pelos quatro atributos do mar interligados, leva ao imperialismo, que fora outrora fundamental para o estabelecimento metropolitano britânico (TILL, 2004). Como referiu Sir Walter Raleigh: *“Quem comanda o oceano, comanda o comércio. Quem comanda o comércio mundial, comanda as riquezas mundiais, e consequentemente o próprio mundo”* (tradução nossa) (RALEIGH, 1965[11], apud PLATT, 1989).

A guerra apresenta-se sempre com o mesmo objetivo, que, de acordo com Clauzewitz, representa submeter o inimigo a própria vontade, por meio da violência (CLAUZEWITZ, 2003). No entanto, a forma, e os elementos do combate variam de acordo com as peculiaridades do cenário onde este toma parte. Clausewitz escreveu que a Guerra não possui uma lógica própria, mas uma gramática própria. Com isto, ele referia que a guerra possui certas regras e certos princípios próprios (ECHEVARRIA, 2009). A teoria da guerra, neste caso aplicada à estratégia marítima, segue a definição clausewitziniana sobre teorias desta natureza. De acordo com o autor, a teoria não pode seguir formulas pré-estabelecidas para solucionar problemas, muito menos conformar uma resposta de caminho único para os problemas, cerceado pela formulação teoria. A teoria, neste caso, serve para prover ao tomador de decisão uma ideia de visão geral do fenômeno e das relações existentes no mesmo, deixando a teoria aberta para desenvolver-se no campo da ação. A teoria existe para estabelecer padrões, e não deixar que a cada vez a análise das situações estratégicas tenha que remeter ao início da formulação de padrões. (CLAUSEWITZ, 2003). Como a alegoria do marinheiro, que saberá navegar o barco por seus conhecimentos e gênio, mas que provido dos instrumentos de navegação e da meteorologia, pode mais eficazmente prever sua navegação, evitando, sobretudo riscos (CORBETT, 2009). Neste escopo, a definição do conceito de estratégia também é, relevantemente, definida por Osgood como:

> A Estratégia Militar deve ser ora compreendida como nada menos do que um plano geral para utilização da capacidade de coerção armada – em conjunto com instrumentos de poder econômico, diplomático e psicológico –

11SIR WALTER RALEIGH, “A Discourse of the Invention of Ships, Anchors, Compass, &c.,” The Works of Sir Walter Ralegh, Kt., vol. 8, p. 325 (1829, reprinted 1965).

> para apoio da política externa, por meios abertos, cobertos e tácitos (tradução nossa) (OSGOOD, 1962, p.5).

Sobre os alicerces das formulações teóricas sobre a Guerra, e da consolidação de conceitos estratégicos, sobretudo os desenvolvidos durante o século XIX, surge a denominada “Escola Clássica” de pensamento marítimo, sob o vulto de Alfred Thayer Mahan; e a partir de deste, o que se refere como pensamento contemporâneo em Estratégia Marítima. As seções abaixo tem o propósito de separadamente explorar a contribuição de cada autor, ou linha de pensamento, relevantes para o desenvolvimento do debate acadêmico do pensamento estratégico marítimo contemporâneo.

2.3.1 Alfred Thayer Mahan (1840-1914)

No campo de teorização sobre estratégia marítima, temos como fundador do pensamento estratégico naval moderno, Alfred Mahan, que ao final do século XIX através de seus volumes de *The Influence of Seapower upon History* definiu as bases para o pensamento estratégico marítimo da época, revisando historicamente os principais eventos marítimos militares e formulando os princípios da estratégia marítima. Mahan focou-se na definição das diferenças entre estratégia e tática, e no exame dos fatores básicos que influenciam e determinam as capacidades de Poder Naval[12]. Permeando à análise histórica do autor, este propõe alguns conceitos ligados à discussão de Teoria da Guerra, refletindo sua influência jominiana. Em sua análise, ele propõe que a “tática” constituía o uso dos armamentos criados pelos homens, estas devem mudar com o tempo, assim como os armamentos mudam. Já os princípios de “estratégia” naval têm uma fundação maior e perene, sendo pertinentes e operativos tanto em tempos de paz, como em tempos de guerra. Entre outros conceitos que o autor se apropriou da produção conceitual referente à guerra (terrestre), estão três conceitos de Jomini: o valor inerente da posição central ou das linhas interiores, o princípio da concentração e a relação estreita, e ambigua, entre logística e combate (VEGO, 2009).

---

[12] Ora ainda não definido em seu escopo mais generalista.

Na visão do autor, a verdadeira e única missão das forças navais deveria ser preponderar sobre as forças inimigas e assim controlar o mar, para tanto os navios e frota inimiga são os principais objetos a serem atacados em todas as ocasiões. Para isso, a concentração de força era na visão de Mahan o princípio fundamental da guerra tanto terrestre quanto marítima. Mahan reconhecia duas maneiras de obter e manter o Comando do Mar, quais sejam, através da *Batalha Decisiva* e eliminação da frota inimiga, e do *Bloqueio*, enclausurando marinha e frota comercial em seus próprios portos (VEGO, 2009). A divisão da frota para a proteção costeira é um erro na concepção do autor, uma vez que a armada visa combater outra armada e não proteger a costa, por isso a proteção das costas deveria ser feita a partir de fortes e forças terrestres (SPROUT, 1966). O autor dava grande importância ao que chamava de Comunicações Marítimas, referindo-as como linhas estratégicas, linhas de movimentos pelas quais a corpo militar é mantido vivo e em contato com o poder nacional. Para ele, as comunicações marítimas não representavam estradas como em terra, mas como correntes logísticas necessárias, sem as quais os navios não poderiam levar a cabo suas tarefas. Em outras palavras, o autor verificava a importância da logística para a manutenção e projeção de poder marítimo (VEGO, 2009).

Renegando a guerra de curso como opção viável de poder marítimo, o autor pregava que somente dominando o mar com poder exorbitante, e expulsando as bandeiras inimigas dos mares, que se exerce a *supremacia marítima*; e, isto somente poderia ser executado, por possantes marinhas (SPROUT, 1966). No entanto o autor não infere que marinhas menores são desprovidas de poder, pelo contrário, salienta que marinhas menores, porém bem posicionadas, podem causar um efeito muito superior, proporcionalmente ao seu tamanho (TILL, 2004).

Em suma, a produção intelectual de Mahan inaugurou o pensamento contemporâneo em estratégia marítima, influenciando gerações de acadêmicos e tomadores de decisão por gerações, com conceitos que, em parte, se estendem aplicáveis até hoje. O autor era enfático na necessidade em imposição de força no mar, para seu controle absoluto, sua supremacia, ou somente: Comando do Mar, que seria a liberdade total de atuação no mar, negando qualquer liberdade de ação às demais frotas, sob pena de seu extermínio, que por sua vez configuram o objetivo central da marinha, e representam o meio de imposição do poder marítimo.

2.3.2 *Jeune École* (1870 – 1914, aproximadamente)

Ao final do século XIX era conferida ênfase de sobremaneira ao liberalismo inglês, e as novas discussões de defesa de um mundo cada vez mais interligado, e particularmente receptivo às teorias gêmeas da *Jeune École.* Esta escola de pensamento, contemporaneamente marginal, se focava no estudo sobre formas de defesa costeira e táticas ofensivas baseadas em ataques à frota comercial inimiga, conhecida como Guerra de Curso[13]. . Nas palavras do oficial Lamotte-Picquet: *"O meio mais seguro na minha opinião para conquistar os ingleses é atacá-los em seu comércio"* (MAHAN, 1918, p. 539).

O desenvolvimento desta escola está intimamente ligado ao surgimento do Barco Torpedeiro, e a tentativa de minar o poder adversário através de ataques e impacto ao sistema de comércio. Em sua análise, Mahan, considera esta estratégia como meramente secundária. Considerá-la como uma estratégia central seria uma ilusão, esta só seria eventualmente eficaz se o comércio fosse concentrado em poucas dezenas de navios, mas totalmente ineficaz contra um país próspero com uma frota comercial de centenas ou milhares de navios (MAHAN, 1918). No entanto, vale mencionar que a *Guerre de Course* foi a primeira tentativa estratégica alternativa de contraposição à potência marítima consolidada, assim inaugura as táticas assimétricas ou desafiantes, que se discutirá adiante.

2.3.3 Alfred Von Tirpitz (1849-1930)

O Almirante Tirpitz foi muito relevante ao final do século XIX, quando assumiu o cargo Secretário de Estado da Marinha Imperial Alemã, promovendo o vertiginoso aparelhamento da marinha alemã entre 1897 e 1916. O almirante se também se tornou notório por sua teoria marítima alternativa, à época definida como "Teoria do Risco". Ela se baseava na ideia de que como a Alemanha não poderia construir uma

[13] Do francês: *Guerre de Course*.

marinha suficientemente poderosa para derrotar a marinha real britânica, ela deveria constituir capacidades marítimas poderosas o suficiente para que sua destruição causasse danos pesados e comprometessem a supremacia dos mares britânica frente à outras marinhas mais poderosas. O risco de perda de supremacia forçaria a marinha mais forte a realizar concessões à mais fraca.

Porém os eventos da primeira guerra, quais sejam os ataques britânicos à Marinha alemã (em parte, pelo próprio risco que estas representavam) puseram em questão a teoria de Tirpitz (ROSINSKI, 1940, p.89[14], apud SPROUT, 1966, p. 443). Não obstante, configurou nova tentativa de endereçar uma estratégia assimétrica de limitação do poder marítimo hegemônico, através de dissuasão convencional (em muito assemelhado ao conceito de *fleet-in-being*, abordado abaixo), porém que se mostrou ineficaz nos parâmetros tecnológicos da época.

2.3.4 Julian Stafford Corbett (1854-1922)

Discípulo direto de Clausewitz[15], Corbett estrutura seu argumento sobre a ideia de complementaridade entre as estratégias de ataque e defesa, considerando ainda a necessidade do uso de forças terrestres e marítimas harmonicamente em prol de um objetivo militar comum, especialmente porque uma guerra dificilmente é decidida por meio da estratégia marítima isoladamente, exceto em casos extremamente limitados e específicos.

Ao contrário do cenário terrestre, onde o território é fator predominante das ações no cenário marítimo, as linhas de comunicação constituem o principal objetivo estratégico. A ruptura ou manutenção das linhas de comunicação marítimas são à base da interação marítima, estabelecimento de controle do mar, e a principal forma de obtenção de supremacia marítima e de influência no resultado da guerra. Diferente do cenário terrestre, como as pessoas não habitem o mar, não existe como exercer propriedade dos territórios marítimos (com exceção dos próximos a costa), portanto as linhas de comunicação são os grandes atributos em disputa nos

[14] ROSINSKI, H. German Theories of Sea Warfare. Brassey's Naval Annual, 1940.

[15] Corbett inclusive dedica a primeira parte do seu livro Some Principles of Maritime Strategy à revisão conceitual de Clausewitz e sua aplicação no cenário marítimo.

oceanos, além de serem comuns aos beligerantes. Assim o objetivo da guerra marítima é o Controle das *Linhas de Comunicação* (SLOCS)[16], e não a conquista de território como na guerra terrestre. Por isso, um beligerante não pode somente atacar as linhas de comunicação do inimigo sem defender suas próprias. O autor também diferencia o caráter das linhas de comunicação ordinárias, das linhas de comunicação militares. As últimas se referem somente as linhas de suprimento e recuo militar, enquanto as primeiras tem um sentido mais amplo (CORBETT, 2004).

O comando do mar, para o autor, significa a obtenção da primazia sobre os fluxos de comunicação, ou seja, a capacidade de operar livremente no mar e prevenir a operação das linhas de comunicação pelo inimigo. O comando do mar, portanto segue, na concepção corbettiana, sendo o principal objetivo da guerra naval, bem como sua negação ao inimigo. Por outro lado, o Comando do Mar é extremamente difícil de ser obtido e mantido em sua plenitude. Isto porque, como explicado pelo autor, existe a possibilidade de se obter, ou romper, a supremacia localmente, mesmo com uma frota inferior, desde que concentrada força localmente suficiente (CORBETT, 2004). Ele ressalta o fato de que a supremacia total, ou Comando do Mar, constitui o objetivo ideal, porém que o amplo comando é custoso, e dificilmente mantido amplamente em termos de área e tempo:

> Nenhum grau de superioridade pode garantir a segurança das linhas de comunicação de um lado contra ataques esporádicos de cruzadores isolados ou mesmo de incursões de esquadras, se estas forem audaciosas e preparadas para enfrentar sua destruição. (CORBETT, 2004, p. 102, tradução nossa).

Por essa razão o autor recomenda que as marinhas devessem se preocupar em, através da manobra, maximizar seu poder de implementar Controle do Mar (TILL, 2004). Da mesma forma o autor reconhece que é um erro imaginar que quando o Comando do Mar é perdido por um lado ele passa imediatamente para o inimigo. Pelo contrário, a situação mais comum é aquela em que nenhum lado possui controle absoluto do mar (VEGO, 2009).

Neste ponto, Corbett aceita a importância do conceito de batalha decisiva de Mahan, mas favorece maior ênfase a possibilidade de Controle do Mar via manobra,

---

[16] Do Inglês: Sea Lines of Communication (SLOCS)

enumerando diversas razões pelas quais a batalha decisiva pode ser evitada, dentre as quais está o alto risco que a derrota, mediante a incerteza tática das batalhas, pode representar para uma nação de relativo poder marítimo. Ou seja, quando possível o estabelecimento de Controle do Mar deve ser buscado e obtido via manobra e não confronto direto, para não expor a marinha à riscos desnecessários[17], isto porque, o verdadeiro objetivo da estratégia marítima está ligado à manutenção das Linhas de Comunicação e não à destruição da frota inimiga. Dessa forma o autor entende possível disputar o controle do mar através de táticas de *fleet-in-being*[18] e através de ações táticas pontuais.

Novamente em sintonia com Clausewitz, a teoria de Corbett reverbera e amplia o conceito de guerra limitada de primeiro. O autor afirma que a característica dúbia do oceano, servindo de ligação e de isolamento simultaneamente, somada à capacidade de estabelecimento de supremacia marítima total e local, adicionam os elementos de isolamento estratégico e tático fundamentais para a validação da Guerra com objetivos específicos, ou seja, a guerra limitada (WIDEN, 2012). Portanto, o oceano é o cenário mais adequado para se observar e limitar o acontecimento de intervenções ou guerras de objetivos limitados.

O entendimento de Corbett sobre a relação e a coordenação entre os cenários terrestres e marítimos no estabelecimento das relações de guerras limitadas e ilimitadas formam o principal arcabouço teórico para análise estratégica marítima e contrapõe o argumento de Hughes (apresentado adiante) sobre o isolamento do teatro naval. Por outro lado, a tendência de enfrentamentos litorâneos, ao contrário de enfrentamentos no oceano aberto, põe em questão o real valor da supremacia total dos mares, frente ao custo que esta representa - esta problematização é apresentada por Hughes (2000) e aprofundada por Till (2004).

---

[17] O Autor cita que mesmo na batalha de Trafalgar, Nelson não precisaria ter recorrido à Batalha Decisiva, uma vez que a Grã-Bretanha já tirava proveito de ampla liberdade e controle do mar (CORBETT, 2009). De mesma forma, após a Primeira Guerra Mundial, em sua avaliação no primeiro volume do livro *Naval Operations* (1920), o autor faz duras críticas à Batalha de Jutland, dizendo que o comando britânico, nas pessoas dos almirantes Jellicoe e Beatty, se precipitaram em se engajar na batalha, assim colocando em risco o controle das comunicações que a armada britânica já possuía (WIDEN, 2012).

[18] O Conceito de *Fleet-in-Being* está ligado ao poder emanado pela marinha através da sua própria existência, ou seja, ela evita o contronfo direto, mas exerce seu poder e controle por sua mera presença e ameaça aos demais (RUBEL, 2012).

Em suma, Corbett logrou revolucionar o pensamento em estratégia marítima relativizando alguns dogmas do pensamento marítimo e introduzindo novos conceitos, como a manobra e *fleet-in-being*, como formas de exercer controle e principalmente estabelecendo o Controle do Mar, através do controle das Linhas de Comunicação como principal instrumento da estratégia marítima, uma vez que o Comando do Mar representa um objetivo dificilmente atingível, sendo o Comando do Mar em disputa, a situação mais comum dos oceanos.

2.3.5 Raoul Castex (1878 – 1968)

A produção do vice-almirante Raoul Castex foi relevante no sentido de agregar uma visão continentalista ao estudo da estratégia marítima, através da insistência na necessidade de estabelecer fundações conceituais solidas ao campo de estudo, através da análise histórica. Em seu trabalho *Théories Stratégiques*[19], composto por sete volumes, o almirante propõe uma série de análises que abrangem desde seu entendimento da relação entre estratégica e tática, e estendendo-se até a relação entre formulação estratégica e política, o que hoje seria chamado de Grande Estratégia. O autor descreveu acuradamente, que a maioria dos países (à época, mas em muito se aplica a realidade atual) tem um entendimento imperfeito da relação estratégia/formulação política, e mecanismos ainda mais pobres de chegar a tal entendimento.

O autor explicava que como a Guerra, a estratégia é uma arte e não tem caráter cientifico. Pois a ciência pressupõe um elemento de certeza, causa e efeito, e regras rígidas. Enquanto o caráter essencial da arte é nunca se libertar completamente de princípios ou mesmo regras, mas se manifestar em uma série ilimitada de modos diversos, “[...] o ponto de vista artístico nos permite observar os grandes escritos estratégicos a despeito do seu tempo, local ou origem, com admiração e inveja*”* (CASTEX, 1994, p. 21-22, tradução nossa).

[19] O autor não teve acesso à obra original em virtude da raridade da obra completa e sua não disponibilização em meio digital. No entanto, a seleta de textos do autor- Strategic Theories, de 1994, com edição e tradução de Eugenia Kiesling foi usada, em parte, como substituição.

A exemplo de Mahan, Castex agregou aspectos geográficos à formulação estratégica marítima, relacionando as implicações marítimas em um conflito continental. Neste aspecto, o autor também refere seu entendimento quando à importância de ações anfíbias, de ataque direto à costa ou território inimigo, pressupondo à este cenário um ambiente de comendo do mar estabelecido pela frota preponderante. Na visão do autor, o comando do mar depende do ataque direto à frota inimiga, remontando à Mahan em um conceito parecido de Batalha Decisiva, e refutando a ideia de *Guerre de Course*, dizendo que esta necessita de suporte da *Guerre Militaire* para ter algum efeito. O autor também objeta o comando absoluto, pois sempre há espaços para contra-agressões e ataques ao domínio das linhas de comunicação, por isso trabalha com um conceito de “Maestria da Superfície”. Nesse aspecto, o almirante entendia como muito relevante a atuação direta de submarinos e da aviação como crescentes métodos de desestabilização do comando do mar (MENON, 1998, VEGO, 2009).

2.3.6 Henry Eccles (1898 – 1986)

O Contra-Almirante Henry Eccles foi herói da Segunda Guerra Mundial e, deste então, na Escola Naval de Guerra dos EUA, contribuiu para uma série de transformações conceituais dos estudos em estratégia marítima. Primeiro, no aspecto organizacional das instituições das forças armadas, estudou a fundo as organizações logísticas, na forma de *organizações complexas,* argumentando que as instituições logísticas tendem a ser mais complexas que as organizações táticas. Nos aspectos de comando, aprofundou a análise dos aspectos de conciliação de conflitos entre estratégia, tática e logística, tarefa que envolve desafios psicológicos e burocráticos ligados à organização inerente das forças armadas. Da junção destas análises, lançou o pressuposto que a estratégia é permeada na prática por aspectos logísticos, psicológicos (ligados ao comando), e burocráticos (BOORMAN, 2009).

O autor foca grande parte de sua análise estratégica no impacto da logística sobre a primeira, caracterizado no conceito desenvolvido de “Estratégia como

Controle"[20]. Neste contexto o autor define o termo: logística, como a criação e manutenção de apoio de armas e forças para emprego tático visando objetivos estratégicos. A definição de logística do autor remete à interpretação de logística derivada de Clausewitz, que pode ser considerada como: "todo o necessário para que a força de combate possa ser considerada como dada" (PROENÇA JUNIOR; DUARTE, 2005, p. 645).

A preocupação com veemente do autor para com a necessidade de exercício de controle, através da capacidade de operação logística, visando em última análise a implementação estratégica, aproxima a formulação de Eccles do cenário marítimo.

> *"Sem a constante referência às fundações logísticas, a análise estratégica tende a se tornar como a arte moderna – talvez intelectualmente estimulante, mas sem relação clara com o mundo como o conhecemos" (BOORMAN, 2009, p. 105-106).*

A partir da análise da importância do controle para implementação estratégica, Eccles deriva sua interpretação de Controle do Mar por Tempo e Área. O autor sugere a divisão do Comando e Controle do Mar em níveis, de acordo com a capacidade operacional da marinha analisada em comparação com seu(s) adversário(s), de acordo com a Figura 1 abaixo:

---

[20] A concepção deste conceito é, em termos simples, o entendimento de que a estratégia se resume ao direcionamento compreensivo de poder para controlar situações e áreas, visando a obtenção de objetivos amplos (BOORMAN, 2009).

Figura 1 - Tipologia de Controle do Mar por Área e Tempo

Fonte: (TILL, 1982, p.189.) Adaptado pelo autor.

A tipologia criada por Eccles para classificar os níveis de Controle do Mar, por tempo e área, é importante, pois veio a tipificar em grandezas os conceitos já definidos em grande parte por Mahan e, especialmente, por Corbett. Em seu espectro de análise, o autor logra associar a formulação de ambos os autores, submetendo ainda a classificação de Controle/Comando a níveis, de acordo com as condicionantes de área e tempo.

2.3.7 A Escola Soviética (1920 – 1979, aproximadamente)

Paralelo ao desenvolvimento do pensamento estratégico clássico (ocidental), na URSS o debate acadêmico em torno da formulação estratégica marítima do país se acentuava, especialmente a partir da década de 1920. Nesta década, a Escola de

Guerra Naval era dominada por professores como Boris Gervais e Mikhail Petrov, que advogavam pela constituição de uma ampla frota, baseada em navios capitais, em releituras estratégicas mahanianas e formulações próprias de poder necessário para desafiar as frotas tradicionais, baseados primeiramente no Comando do Mar. Esses Pensadores foram caracterizados como pertencentes a “Antiga Escola”, em contraposição à “Nova Escola” representada por expoentes como Aleksandrov, Dushenov, Ludri e Yamyshev ex-estudantes da Escola de Guerra Naval. O pensamento da Nova Escola rechaçava os conceitos de Comando do Mar, argumentando que os novos equipamentos, como submarino, porta-aviões e barcos torpedeiros tornaram os antigos conceitos de Comando do Mar obsoletos (HERRICK, 1988).

O acirramento do debate público entre ambas as Escolas culminou na formação de uma terceira escola, que abrangia conceitos de ambas as anteriores, sob novo olhar. A partir de acusações sobre as Escolas Antiga e Nova, estas caíram no descrédito e a nova Escola Soviética de Guerra Naval surgiu como pensamento dominante. A escola representada por expoentes como Belli, Evseyev e Pavlovich, se baseava em uma “estratégia de equalização da força” e o desenvolvimento de uma grande frota ao longo prazo, porém enquanto isso nãoo era possível, a marinha trabalharia com uma frota intermediária capaz de realizar ações pontuais e estabelecer comando a partir do conceito de “Comando Limitado do Mar”. Este conceito se aproxima do conceito de controle do mar de Corbett, pois propõe o engajamento em missões em áreas específicas e/ou costeiras para o estabelecimento de um comando provisório, e proteção de linhas de comunicação. Para a realização da estratégia seria necessário uma marinha equilibrada com submarinos, aeronaves e navios de superfície. Uma nova geração de acadêmicos contribuiu com o debate a partir da década de 1940, como Alafuzov, Mil’Gram, Shavtzov. Na perspectiva da possibilidade de Comando Limitado propôs Alafuzov em 1944 uma metodologia de implantação e crescimento das capacidades marítimas soviéticas que fosse paulatinamente aumentando o raio de operação da marinha e, portanto, ampliando sua área de Comando Limitado do Mar (HERRICK, 1988).

Quando o Almirante Sergei Gorshkov assumiu o comando da marinha em 1956, o arcabouço do debate acadêmico, visando a implantação de uma lógica

soviética (alternativa à lógica hegemônica) à política marítima, era vasto. Gorshkov logrou refinar os elementos conceituais da discussão estratégica soviética, absorver os novos conceitos introduzidos pelo salto tecnológico do pós-segunda guerra mundial, e traduzi-los de forma sistemática à formulação política marítima e formatação da frota do país. Dessa forma, o Almirante possuía clareza na aplicação dos conceitos de graduação de áreas de controle, baseado nos conceitos de raios de Comando Limitado do Mar, bem como a importância de projeção de poder dissuasório em águas azuis, e por fim, formatando uma marinha alternativa, com equipamentos sob medida para cumprir as funções de negação de área costeira, controle do mar, capacidade limitada de projeção de poder, e capacidade de dissuasão estratégica (GORSHKOV, 1979, MENON, 1998).

2.3.8 Pensamento em Estratégia Marítima no Século XXI

Wayne P. Hughes Jr. em 2000, acrescenta ao debate estratégico marítimo no sentido de positivar sob o aspecto tático, a revolução introduzida pelos mísseis à guerra marítima. Esta transformação se deu no sentido em que o alcance destas armas aumentou significativamente a capacidade de ataque dos navios, e, consequentemente, também aumentou a capacidade de concentração de fogo. Este aspecto já estava presente de forma subjetiva na argumentação de Gorshkov (1979), porém sem a apresentação e análise, inclusive quantitativa apresentada por Hughes. Soma-se ao debate a crescente tonelagem dos mísseis, que acabou por nivelar por baixo a quantidade de mísseis necessários para afundar, em tese, qualquer navio (mesmo porta-aviões são ameaçados por navios menores, porém altamente armados). Neste sentido, navios de grande porte não exercem vantagem significativa sobre navios menores, no quesito poder de fogo missilístico. O autor descreve ainda a tendência crescente de batalhas travadas em águas costeiras, que adicionam o elemento de interação terrestre-marítimo à equação já confusa, com a introdução de mísseis de cruzeiro, balísticos, defensivos, ar-ar, bem como radares de todas as naturezas, aeronaves, e campos magnéticos carregados da interferência continental (HUGHES, 2000). Por fim, a inovação dos mísseis não altera de fato a natureza da guerra marítima, mas torna sua gramática

sensivelmente mais letal. O componente missilístico adiciona novas condicionantes às estratégias de projeção de poder, e de exercício de comando marítimo a partir do mar, uma vez que elevam as capacidades das chamadas estratégias de negação de área.

Geoffrey Till representa hoje, talvez, a maior autoridade em Estratégia Marítima com produção acadêmica ativa. O autor contempla em seu mais importante livro “Seapower” (2009) uma ampla análise que vai desde a concepção de poder marítimo, passando por uma profunda análise conceitual-bibliográfica, e considerações acerca da utilização estratégica do espaço marítimo com comando e controle, além de pontuar as missões de marinhas contemporâneas. Em sua análise, o autor defende que no mundo pós-Guerra Fria, a globalização vêm mudando o caráter das operações marítimas. Além de estas estarem mais ligadas as áreas litorâneas, a constituição de frotas vem se adequando em acordo com a posição dos países no sistema internacional (TILL, 2009).

O autor defende uma mudança paradigmática na composição de frota e desempenho de funções. Ele observa a tendência de países mais desenvolvidos tendem a constituir frotas sob um Paradigma *Pós-moderno*, ou seja, marinhas com função de proteger acima dos países, o sistema internacional globalizado. Neste espectro, os países se dividiriam tarefas e comporiam marinhas complementares, com base industrial de defesa compartilhada entre países, para operar em missões de controle dos mares, operações expedicionárias, manutenção da ordem e consenso no mar. No entanto, países que não alcançaram este grau de desenvolvimento e ainda procuram se desenvolver, desconfiam do sistema estabelecido, e temem por sua segurança. Desta forma, tendem a manter suas marinhas sob um Paradigma Moderno de desenvolvimento, com frotas capazes de desenvolver todas as funções possíveis, indústria de defesa própria, e baixa dependência dos demais países (TILL, 2009). No entanto, não necessariamente, e até raramente, países possuem marinhas de um paradigma exclusivo, no entanto os países tendem a aproximar-se mais de um paradigma ou de outro, dependendo de sua posição no sistema internacional.

As missões ligadas ao Paradigma pós-moderno dizem respeito a uma concepção de sistema internacional integrado, inaugurado conceitualmente pela concepção da Marinha de 1000 navios (MORGAN JUNIOR; MARTOGLIO, 2005).

Neste aspecto, a cooperação inter-marinhas seria importante para endereçar problemas securitários contemporâneos que no passado não eram significativos, como por exemplo: o terrorismo, pirataria, crime organizado, tráfico humano, operações humanitárias, e etc. Portanto, uma força internacional de cooperação para prover segurança e atuar no sentido de dividir custos da manutenção de um sistema securitário é de interesse principalmente das potências ocidentais e dos EUA, atual credor do comando do mar.

John Hattendorf, consagrado professor de historia marítima da Escola de Guerra Naval dos EUA, e editor principal da Enciclopédia de História Marítima de Oxford (2007) resume as funções básicas do exercício de controle do mar, quando obtido, que pouco tem a ver com batalhas decisivas. Para ele, a parte menos glamourosa do controle é o seu objetivo: proteger e facilitar o transito de navios mercantes e suprimentos militares, manter a circulação de navios por águas restritas e garantir seu acesso à portos, negar a navegação comercial ao inimigo, proteger recursos em alto mar, mover e apoiar tropas em bases avançadas, e obter e manter controle aéreo e marítimo para apoio de operações aéreas e terrestres. Mas, para além destas funções militares estreitas, o autor compartilha de uma visão mais otimista do futuro da Estratégia Marítima. Em consonância com o proposto por Ken Booth, Hattendorf acredita no desenvolvimento crescente de funções relacionadas à estratégia marítima. Estas funções estão organizadas em três vertentes: o Papel Militar, o Papel de Segurança e o Papel da Diplomacia (HATTENDORF, 2013).

2.4 Síntese de Conceitos Estratégicos e Operacionais Marítimos

Foi mencionada uma série de conceitos estratégicos e operacionais marítimos ao longo deste capítulo. Para melhor contextualizar estes conceitos mencionados no item anterior, procede-se com uma breve descrição de alguns dos elementos estratégicos e operacionais a eles vinculados. Este esforço de síntese contempla a intenção de estabelecer uma base de referência útil para as análises das formulações de políticas marítimas, às quais os capítulos 3 e 4 deste trabalho endereçam. Do ponto de vista estratégico, a formulação de políticas marítimas se

baseia em grande parte sobre três conceitos, que podem ser identificados em praticamente todos os autores relacionados acima:

Negação do Mar: refere-se ao objetivo de prevenir o uso do mar por outra força terceira. Ou seja, é definido como a condição que existe quando ao adversário é negada a habilidade de usar uma área do oceano para seus próprios propósitos por um período de tempo determinado. Negação do Mar implica em uma postura mais passiva com ênfase na defesa (embora isto não exclua o uso de capacidades ofensivas), e onde a iniciativa tende a ficar ao cargo do poder de ataque (PARLIMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA - PCA, 2004).

Controle do Mar: Contempla a situação na qual o ator tem liberdade de ação para usar determinada área para seus próprios propósitos por um período de tempo determinado e, se necessário, negar seu uso para o oponente (PCA, 2004).

Projeção de Poder: apesar de não constituir um conceito estratégico exclusivamente marítimo, neste contexto ele se aplica ao reconhecimento que as forças marítimas, através do Controle do Mar, podem moldar, influenciar e controlar o ambiente estratégico, e pode aplicar força de combate no mar, ou a partir dele (PCA, 2004).

Peter Layton[21] apresenta uma visão interessante de compreensão dos conceitos supracitados. O autor se aproveita desta usual conceituação para aproximar os elementos da Estratégia Marítima à Grande Estratégia. Ele argumenta que a Grande Estratégia tem um único propósito: influenciar os demais países em benefício próprio, e este objetivo se organiza em três modos de atuação: Negação, Engajamento e Reforma. Para o autor, é possível perceber a sobreposição destes elementos, com os respectivos conceitos de Negação do Mar, Controle do Mar, e Projeção de Poder. Estes elementos seriam portanto a tradução da Grande Estratégia para a lógica marítima (LAYTON, 2013).

Do ponto de vista operacional, cabe a menção de alguns elementos de aplicação do poder marítimo estrategicamente, como:

---

[21] Doutorando da Universidade de New South Wales, pesquisa possibilidades de enquadramento para aplicação política na formulação de Grandes Estratégias.

Bloqueio: A interdição, por uma força superior, da frota inimiga em seu próprio porto. O Bloqueio também pode ser executado à distância, pode apresentar como objeto tanto os navios militares quando à frota mercante do adversário.

Operação a partir do Mar: Projeção de força terrestre e aérea a partir do mar, pela força que possui o Comando do Mar. Essa operação geralmente é composta por forças tarefas de Porta-Aviões, navios de apoio, e navios de força anfíbia.

Batalha Decisiva: Elemento Mahaniano de estratégia, refere a batalha principal entre duas frotas inimigas, na qual uma procura estabelecer o Comando do Mar a partir da aniquilação da outra.

Fleet-in-Being: Posicionamento de força de uma marinha, sem que exista o engajamento direto contra a frota inimiga de maior poder, exerce influência sobre as ações da frota adversária através da ameaça que representa.

Ataque ao Comércio: tática ligada à *Guerre de Course,* na qual uma marinha tentar desestabilizar um poder marítimo maior, através de ataques ao seu comércio marítimo.

Negação, Atraso, Ruptura e Desmoralização: uso de táticas de ataque direto ou indireto visando impor danos suficientes para coagir uma força superior a abandonar sua operação ou ao menos atrasá-la (RUBEL, 2010)

Segurança Marítima: Exercício de proteção ao sistema internacional de comércio estabelecido. A segurança pode ser exercida complementarmente entre diferentes marinhas em atuação conjunta no oceano.

Operações Outras que Não a Guerra (OOTW): Combinação de ações em tempos de paz para promover a segurança, prevenir conflitos, dar apoio humanitário, e de estabilização, geralmente ligado à missões internacionais (RUBEL, 2012).

2.5 Considerações finais

A partir da releitura das principais obras e dos marcos conceituais estabelecidos pelos pensadores da estratégia marítima, procurou-se estabelecer

fluidez na explicação da evolução do pensamento estratégico marítimo, desde sua aurora, representada pelos pensadores como Alfred Mahan e Julian Corbett, passando pelas principais formulações na virada do século XX, e chegando ao pensamento estratégico marítimo contemporâneo, personalizado nas figuras de Geoffrey Till, John Hattendorf, e outros. A intenção deste capítulo foi conceituar a evolução no desenvolvimento de conceitos estratégicos marítimos, bem como da conceituação do próprio Poder Marítimo, pois estes são conceitos fundamentais para o embasamento e a formulação de políticas marítimas, de acordo com o explicado nos capítulos 3 e 4.

O entendimento das possibilidades conceituais da estratégia marítima são as bases para o início da reflexão sobre a formulação de políticas e posterior composição de capacidades marítimas empíricas. Sem a profunda compreensão da evolução do pensamento estratégico marítimo, seus preceitos, baluartes e conceitos, torna-se impossível lograr o desenvolvimento consciente e eficaz do poder marítimo nacional.

PARTE II – PARADIGMAS DE FORMULAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS MARÍTIMAS

Após a descrição realizada no capítulo anterior acerca da evolução do pensamento estratégico marítimo, através da exposição das ideias de alguns dos maiores estrategistas e pensadores do campo, assentou os seixos do caminho visando estabelecer uma base forte e clara para que se permita neste segundo momento, com as lentes dos mesmos pensadores, analisar-se a efetiva influência da Estratégia Marítima, em suas diversas formas e concepções, na prática de políticas nacionais de defesa e decorrentes composições de forças.

Existe notoriamente uma grande distância, seja temporal, de coerência ou de aplicação empírica entre a formulação acadêmica (teórica), e implementação política[22] (prática), especialmente no campo da estratégia marítima, portanto é evidente a dificuldade de inferência retilínea, quando do exame de documentos, análises e reflexões sobre as diversas políticas, a qual vertente teórica específica uma política em questão se refere, ou está de alguma forma vinculada. Muitas vezes inclusive as políticas refletem vinculação diversa, ou seja, com mais de uma vertente de pensamento, mesmo que isto por vezes seja na prática contraditório. Dessa forma, neste capítulo e no próximo se busca, de forma dedutiva, inferir relações entre as políticas adotadas em diferentes recortes temporais às concepções de estratégia marítima mesmo que determinadas políticas apresentem em suas formulações indícios de concepções estratégicas diversas.

Neste escopo, a análise documental, como fonte direta e mais adequada de pesquisa resta, por vezes, prejudicada. Coube recorrer a fontes secundárias de pesquisa para melhor compreender os fenômenos ligados aos objetos. Nesse sentido, duas são as tipologias bibliográficas mais usadas para a compreensão das políticas de estratégia praticadas nos recortes temporais estudados, primeiro fontes bibliográficas descritivas, que são na verdade relatórios, documentos, e fontes historiográficas que abortam as políticas de forma mais contemplativa. Segundo, são

---

[22] No contexto deste trabalho, o termo “política”, frequentemente citado, refere-se à ação política (policy), na definição do Oxford Dictionary: Um curso ou princípio de ação adotado ou proposto por um governo, partido, empresa ou indivíduo (OXFORD UNIVERSITY DICTIONARY, 2013, tradução nossa).

fontes analíticas, que além de apresentarem descrições das políticas, se debruçam analiticamente as interpretando e as criticando. Especialmente por grande parte da bibliografia analisada se constituir oriunda de países partícipes das interações e políticas descritas, procurou-se contrabalancear bibliografias analíticas nacionais e estrangeiras de cada caso estudado visando maior distanciamento e imparcialidade.

O que se pretende com a análise das diversas políticas marítimas, em diferentes tempos, é contribuir de forma a traçar paralelos, quando presentes, com os conceitos legados pelos pensadores de estratégia marítima apresentados no capítulo 2. A partir da análise de dois recortes temporais, quais sejam, da Guerra Fria e do pós-Guerra Fria, especialmente a partir da década de 2000, analisou-se as estratégias marítimas adotadas por países emblemáticos, como Estados Unidos e União Soviética, no primeiro recorte, e Estados Unidos, China e Austrália, no segundo recorte.

Apesar de os casos serem analisados em paralelo para justamente permitirem a inferência de conclusões e tipificações temporâneas, não se trata de uma análise de política comparada propriamente caracterizada. São, pois, estudos de casos visando a tipificação e o enquadramento teórico das estratégias marítimas implementadas, para posterior argumentação da constituição de paradigmas ou categorias.

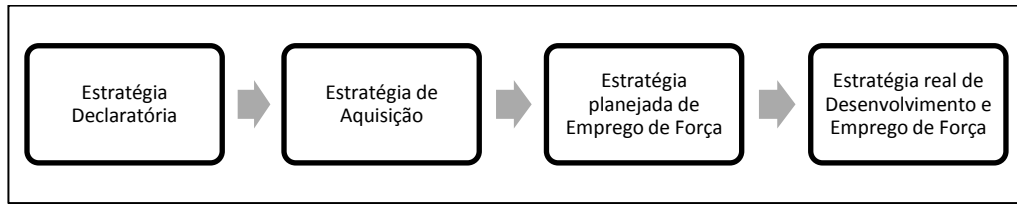
A reflexão proposta nos próximos capítulos está centrada no entendimento de que a estruturação do poder marítimo militar de um estado passa necessariamente pela reflexão sobre suas necessidades e capacidades, sobre seus objetivos à curto, médio e longo prazo, finalmente culminando na formulação estratégica de políticas que auxiliem ou guiem à obtenção dos seus objetivos trilhados, frente aos eventuais constrangimentos que este esteja submetido, seja interna ou externamente. É verdade que tal processo se aplica não só ao poder militar marítimo, mas da mesma forma às demais forças armadas e à própria defesa como um todo. No contexto deste trabalho, salienta-se o aspecto marítimo, não só por ser tema do estudo, mas porque este é ocasionalmente desprovido da atenção e reflexão necessária (frente à própria característica robusta, complexidade tecnológica e hiato temporal que seus equipamentos demandam para conformação com estratégias alternativas) quando da formulação de estratégias de defesa mais amplas.

Assim, a análise dos documentos e instrumentos básicos de definição de estratégias de defesa constituem o recurso primeiro de verificação e reflexão sobre estratégia marítima dos países. Em certos casos e recortes temporais, como é o caso de políticas marítimas durante a Guerra Fria, alguns documentos não estiveram disponíveis para o autor, bem como por vezes não existem ou não se relacionam diretamente com a metodologia de análise proposta neste trabalho. Portanto, nestes casos outras fontes de informações, quais sejam: descritivas e analíticas sobre as supracitadas políticas foram buscadas visando complementar, fechar lacunas e formar uma visão ampla do desenvolvimento dessas políticas.

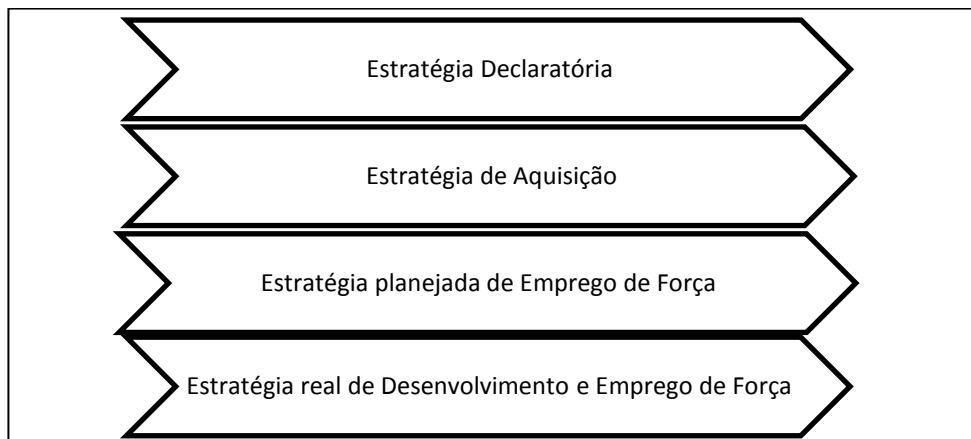
De outra parte, é inegável que atualmente os documentos de estratégia formam o núcleo de análise e desenvolvimento das forças, no entanto, políticas foram formuladas e frotas foram compostas por séculos sem a existência destes documentos públicos formais. Ou seja, apesar de muito válidos para a descrição e ampliação de aspectos nacionais e globais ligados à estratégia marítima, para avaliação, recomendação de alterações e organização das forças, estes não são instrumentos imprescindíveis, sem os quais a armada não funcione. Muito embora para a análise de políticas, como as que este trabalho se propõe, a existência de documentos de estratégia podem auxiliar sobremaneira o acesso e entendimento das formulações políticas pretendidas pelos diversos países.

De acordo com Swartz e Duggan (2011), existe uma série de políticas (ligadas à estratégia) que se podem ser observados concomitantemente: Estratégia Declaratória (“Documentos de Estratégia”), Estratégia de Desenvolvimento, Estratégia Planejada de Emprego de força, Estratégia Real de Emprego de Força, Estratégia de Aquisição e Estratégia de Treinamento e Pessoal. Idealmente a implementação das estratégias seguiria o sequencial lógico/teórico: declaração, aquisição, planejamento de emprego de força e desenvolvimento e emprego de força; como ilustrado abaixo:

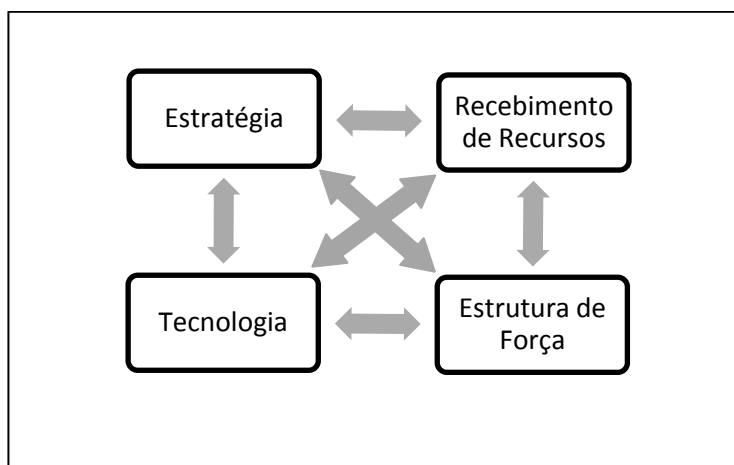
Figura 2 - Desenvolvimento ideal de implementação de estratégias

Estratégia Declaratória → Estratégia de Aquisição → Estratégia planejada de Emprego de Força → Estratégia real de Desenvolvimento e Emprego de Força

Fonte: Elaborado pelo autor, baseado em SWARTZ; DUGGAN, 2011, p.46.

Mas na prática, de acordo com os autores, a relação de desenvolvimento das etapas, não é sequencial, mas simultâneo e paralelo, contando ainda com limitada retroalimentação (SWARTZ; DUGGAN, 2011), de acordo com a figura 3.

Figura 3 - Desenvolvimento real verificado na implementação de estratégias

Fonte: Elaborado pelo autor, baseado em SWARTZ; DUGGAN, 2011, p.46.

Esta visão dos autores corrobora com o entendimento do Capitão John Byron, no qual ele afirma que a Estratégia (na forma de política e doutrina) é uma determinante do poder naval, mas não é a única determinante deste poder. De acordo com ele, existem quatro determinantes principais: Estratégia, Recebimento de Recursos, Estrutura de Força, e Tecnologia. Cada uma influencia e é influenciada pelas outras três (BYRON, 1987), de acordo com o diagrama, da figura 4:

Figura 4 - Relação entre determinantes do Poder Naval

Fonte: Elaborado pelo autor, baseado em SWARTZ; DUGGAN, 2011, p.46.

Embora a concepção de poder naval de Byron contemple um conceito extremamente restrito e obsoleto, ela tem a virtude de descrever, sob o ponto de vista institucional e interno, a mesma percepção de Shwartz, qual seja, que o desenvolvimento de documentos de estratégia não precede a operação e desenvolvimento de atividades da força, mas serve como balizador de influência sobre os demais fatores. Isto é importante para perceber que ao mesmo tempo em que a ausência de documentos balizadores não impede o desenvolvimento ordenado, ou não, de uma esquadra, ele tampouco é impermeável de outros fatores presentes na operação e desenvolvimento da marinha, de forma que dificilmente o desenvolvimento preconizado nos documentos seja levado a cabo como cláusulas pétreas, sem modificações ou resistências a sua forma.

Não se pretende negar a pertinência impar que os documentos (declaratórios) e que a definição estratégica de uma forma mais ampla possuem, pelo contrário, considera-se fundamental as formulações de políticas estratégicas marítimas, especialmente de acordo com o descrito por Samuel Huntington, no sentido que a definição e boa divulgação do conceito estratégico (da Marinha) são muito importantes porque a ausência de definições claras confunde o público e os líderes políticos quanto à necessidade de existência e do papel da instituição, tornando-os indiferentes e hostis às demandas de recursos realizadas pela mesma (HUNTINGTON, 1954).

Além da eventual ausência de fontes documentais completas para a análise, seja porque muitas ainda se mantêm sob sigilo, seja porque por vezes nem mesmo estão positivadas na forma de documentos formais, não raro documentos desta natureza, em virtude de seu valor e objetivo político, não refletem com veracidade (por vezes sequer verossimilhança) as estratégias de fato pretendidas e implementadas. Frequentemente, os documentos relativos à estratégia de defesa, especialmente quando tratam de estratégia marítima, endereçam o tema de forma muito ampla e genérica, camuflando objetivos e meios, e prejudicando a interpretação apurada das verdadeiras aspirações e aplicações da política estratégica descrita.

3 PARADIGMAS DE FORMULAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS MARÍTIMAS NA GUERRA FRIA

Este capítulo trata especificamente da análise dos casos de formulação de políticas marítimas de EUA e URSS, em fases distintas de cada país, respectivamente, durante a Guerra Fria. O capítulo se propõe a análise o desenvolvimento das políticas de cada país, tendo em vista que estas passaram por importantes fases de mudança e/ou reafirmação ao longo deste período. De outra parte, a Guerra Fria se presta a contraposição de conceitos e à análise de reflexos das políticas de uma superpotência sobre a outra, justamente devido ao caráter bipolar da relação à época instaurada, o que permite um interessante cenário de análise das políticas implementadas, quanto às suas semelhanças e diferenças.

Não houve neste capítulo o compromisso de cobrir temporalmente todo o período da Guerra Fria na análise executada, e tampouco os períodos analisados foram escolhidos meramente por seu recorte temporal. A análise de períodos de desenvolvimento de cada país se deveu justamente a percepção de que conceitualmente estes representam períodos de transformações políticas marítimas importantes, seja para EUA ou URSS. Dessa forma o capítulo se organiza de forma a analisar primeiramente a política marítima da URSS em suas distintas fases de desenvolvimento, e posteriormente parte-se à análise das fases de formulação política marítima estadunidense, no período.

3.1 Análise das Políticas de Estratégia Marítima da União Soviética durante a Guerra Fria (1945-1980).

A formulação de Política Marítima da URSS passou por importantes transformações durante a Guerra Fria. De forma geral, pode-se afirmar que ela foi fortemente impactada pelo debate acadêmico acalorado por parte dos principais expoentes formadores de opinião do bloco, em sua maioria, provenientes da Escola de Guerra Naval.

O embate acadêmico, e a indefinição doutrinaria, acarretaram períodos de transição, e anos de indefinição na implementação política marítima soviética. Dessa

forma, observamos de forma geral, dois períodos bem definidos de políticas marítimas soviéticas, durante a Guerra Fria, entrelaçados com períodos de transição e revisão doutrinária. São os períodos abordados a seguir.

3.1.1 Rumo à marinha de águas azuis de Stalin (1945-1955)

Para a compreensão dos eventos e políticas norteadoras do desenvolvimento marítimo soviético, deve-se primeiramente entender seu desenvolvimento e desempenho durante a Segunda Guerra Mundial. Durante a denominada Grande Guerra Patriótica, a tendência de desenvolvimento da marinha soviética demonstrava seu intuito de ser uma grande marinha de águas azuis, pois era entendida como fundamental por Stalin para seus objetivos políticos-estratégicos internacionais.

Já anteriormente à Guerra alguns princípios da Escola Jovem da Rússia ecoavam na Marinha, que se reflete no plano de acelerada construção de submarinos ainda nos anos 1930[23]. Em 1937, no entanto, Stalin não estava convencido sobre a validade dos princípios da Escola Jovem[24], e ordenou a construção de navios pesados, como cruzadores, e readequação da frota antiga, e separação de um comissariado específico da Marinha. Em 1938, já refletindo a expiração do acordo de limitação de navios de Washington em 1936, Stalin lançou um plano de desenvolvimento da frota marítima de guerra de 35 anos, refletindo seu desejo de compor uma marinha de águas azuis (OLKHOVSKY, 1992) balanceada e portentosa.

No entanto, o que se observou na prática durante a guerra é que a marinha soviética demonstrou-se desequilibrada e obsoleta quando posta à prova, atuando ao cabo como (e com) apoio terrestre e na defesa costeira[25], na forma de enormes

---

23 Chegando a constituir uma força de 150 submarinos, embora muitos destes não tenham sequer sido utilizados durante a segunda guerra por deficiências qualitativas/técnicas.

24 Provavelmente baseado no impasse e limitação de ação, que a falta de uma marinha de superfície potente lhe causou na guerra civil da Espanha em 1937. Vide Morris, The Russian Navy: Myth and Reality, 1977.

25 No Mar do Norte os navios pesados foram usados como reforço de defesa antiaérea em 1944 na área de Murmansk, e na escolta de comboios aliados. No Mar Negro entre 1941 e 1942 um único encouraçado atuou na defesa de Sebastopol, mas, cruzadores e destroyers contribuíram à mesma

baterias de artilharia flutuantes (ROHWER; MONAKOV, 2001). Desta forma, a operação da marinha soviética restringiu-se em muito à área contígua de seu próprio território, diferentemente da operação das demais marinhas de potências durante a Segunda Guerra Mundial, que em geral atuavam em diferentes teatros e frequentemente em áreas distantes aos seus territórios.

Nas palavras de Herrick:

> *Surpreendida em um período de transição de uma frota costeira defensiva, para uma frota de águas azuis,[...] a marinha soviética se mostrou incapaz de adaptar sua estratégia marítima para a combinação de estratégia defensiva e tática ofensiva que as circunstâncias exigiam* (HERRICK, 1971, p. 47. tradução nossa).

Não há dúvida que a rápida tomada de posições, por parte dos nazistas, de bases navais e grandes estaleiros soviéticos, que ora produziam novos equipamentos e foram destruídos, foi determinante para que a marinha soviética não concluísse importantes navios capitais novos durante a guerra. Este fato impediu a finalização de equipamentos que poderiam ter conferido maior grau tecnológico e de eficácia à frota soviética.

De qualquer sorte, ficou evidente, especialmente para os líderes soviéticos, o notório hiato de capacidade que separava a marinha da URSS das demais forças armadas do país, e do importante papel que fora desempenhado pelas marinhas diversas durante a guerra, sendo que a marinha soviética ficou alijada em grande parte de participação efetiva na disputa estratégica de controle e comando dos mares.

Ao final da Segunda Guerra Mundial, como usual aos pós-guerras, muitos aprendizados foram depreendidos, com base na dura experiência do combate. No caso da tática naval, sepultou-se de vez o período dos canhões e encouraçados, bem como seus históricos duelos. O papel de primazia, antes pertencente aos

---

tarefa e atuaram na costa do Cáucaso. No extremo Oriente os navios maiores ficaram majoritariamente ancorados para caso de ataque japonês, e devido à ausência de cobertura aérea e medidas anti-minas, estes tinham sua operação prejudicada (ROHWER; MONAKOV, 2001, p.5482).

encouraçados, foi enfim transmitida para novos equipamentos, quais sejam, os porta-aviões e submarinos[26].

No entanto, Stalin não havia se rendido completamente aos porta-aviões, ele suportava a visão de que o desenvolvimento da aeronáutica permitiria o apoio aéreo direto de terra, não necessitando de navios aeródromos, e que os encouraçados fracassaram por sua falta de mobilidade. Portanto, determinou no imediato pós-guerra que a expansão da frota deveria ser feita com navios pesados com grande calibre de canhões, mas também de grande mobilidade, design que foi ora denominado de cruzadores de batalha.

O almirante Kuznetzov por advogar fervorosamente a favor dos porta-aviões acabou deposto de seu cargo a frente da marinha soviética. Cargo que ele voltaria a ocupar em 1951, quando Stalin concluiu, após conferência extraordinária do Conselho Superior da Marinha, que o comando da Marinha encontrava-se deficiente e disperso. Novamente no cargo, Kuznetsov ocupou-se de dar prosseguimento à execução dos navios com design ainda anteriores à segunda guerra já nos estaleiros, mas também a comprometer Stalin com um plano de 10 anos de desenvolvimento da marinha, que incluía também a construção de 4 porta-aviões.

Ao final dos dez anos do Plano de construção de navios, o planejamento era irreconhecível. As embarcações menores foram executadas de acordo com o plano, mas o número de navios maiores foi drasticamente reduzido e os porta-aviões nunca saíram do papel. Pode se dizer que os números do plano caíram muito, mas se aproximaram mais da realidade da indústria soviética do pós-guerra (PFISTER, 2005). Sem uma série de capacidades, como cobertura aérea, armamento antiaéreo, armamento antissubmarino, sensores e armas, logística, e forças anfíbias, a marinha continuava limitando-se a operações similares à segunda guerra mundial, não tendo condições de apoiar as aspirações de potência marítima da URSS (UNITED STATES OF AMERICA - USA, 1994). Após a morte de Stalin em 1953, pouco da idealizada marinha de águas azuis havia sido concretizada, e apesar de seus esforços para ampliar a capacidade de projeção de poder marítimo soviético, a

[26] Na Segunda Guerra Mundial das perdas de navios capitais de todas as marinhas, apenas 8,5% foram causadas por encouraçados, enquanto 28% foram causados por submarinos, e 47% foram vítimas de aeronaves (ROHWER; MONAKOV, 2001, p.5492).

marinha continuava debilitada e restrita a operacionalização de missões costeiras defensivas.

Com a ascensão de Nikita Khrushchev, e sob o comando de Zukhov (então alçado a Ministro da Defesa), novamente os rumos da marinha foram alterados. Khrushchev possuía uma visão diferente à respeito do desenvolvimento da marinha e da marinha de superfície, como o próprio colocou:

> *São passados os dias em que um cruzador pesado ou encouraçado eram a coluna vertebral de uma marinha. Ainda faziam uma bela foto quando a tripulação alinhada em ordem unida no deck de um cruzador recebia um almirante ou aportava em um porto amigo no exterior. Mas tais cerimônias são hoje mero luxo* (KAPLAN, 1981, p.163, tradução nossa).

Neste contexto, frente ao privilégio do desenvolvimento de capacidades estratégicas, quais sejam, nuclear e missilística, a marinha soviética passou a focar sua produção em equipamentos adequados para operação e maximização destas capacidades. Foi realizada a priorização da construção de submarinos, e a instalação de mísseis tanto em navios de superfície, quanto em submarinos. Novamente em desacordo, Kusnetsov foi substituído pelo almirante Sergei Gorshkov (MCCGWIRE, 1979).

3.1.2 A Marinha Nuclear de águas azuis de Gorshkov (1955-1985).

Aproximadamente a partir da metade da década de 1950 a União Soviética passou a promover uma mudança estratégica significativa em sua política marítima. Alinhado com as diretrizes do Comitê Central do Partido Comunista, e refletindo o debate interno há muito consolidado na academia soviética, o país empreendeu uma notória trajetória rumo à uma frota de mísseis nucleares oceânica, que nas palavras de Gorshkov, *pavimentou o caminho para o segundo estágio de desenvolvimento da marinha soviética* (GORSHKOV, 1979, p.179).

Esta decisão foi afetada por dois fatores predominantes, primeiro no aspecto do desenvolvimento tecnológico ao final da segunda guerra, que à época foi considerado uma verdadeira revolução tecnológica, com a introdução da energia nuclear, pelo avanço na tecnologia missilística e nas comunicações. Estes avanços

tecnológicos aprofundaram a evidência de inversão de linhas de desenvolvimento tradicionais de equipamento já percebido, em parte, ao longo da guerra. Dessa forma, aumentou as possibilidades de desenvolvimentos tecnológicos alternativos, com novos equipamentos, armas e naves.

A evolução técnica teve dois reflexos importantes no aumento do espectro de possibilidades estratégicas (marítimas), os quais a União Soviética logrou introjetar com propriedade. Possibilitou, por um lado, com a evolução missilística e nuclear, a mobilização de capacidades nucleares estratégicas em submarinos, com capacidade de mobilidade e ocultação ampliadas pela imensidão do oceano, fator preponderante, entre outras coisas, para o aumento de capacidade de retaliação (segundo ataque) nuclear. Por outro lado, o avanço técnico possibilitou, através da melhora dos mísseis de cruzeiro e balísticos, maior capacidade de enfrentamento de navios capitais, como porta-aviões, visto que o coeficiente de capacidade de dano de mísseis de ataque aumentou desproporcionalmente em comparação à capacidade de absorção de dano pelos equipamentos[27]. Este fator é importante pois possibilitou a diversificação de ações por diferentes classes de navios, aumentando de forma geral sua capacidade de enfrentamento.

O segundo aspecto que impulsionou a mudança estratégica soviética foi a percepção da formação de um alinhamento estratégico hostil à URSS, de países capitalistas ou imperialistas, mais importante que isso, de países que se caracterizavam como potências marítimas, com enorme poder naval (GORSHKOV, 1979). A URSS reconheceu no imediato pós-guerra a necessidade de responder ao monopólio nuclear estadunidense, que perdurou de fato por um período diminuto, porém além da estratégia de dissuasão nuclear, alçada a importância máxima[28], o estado não negligenciou a necessidade de investir crescentemente em capacidades convencionais, resguardando-se também neste campo de ameaças hostis. A percepção de ameaça ao bloco soviético variou ao longo da guerra fria, mas desde o princípio a URSS reconhecia que sua defesa nacional dependia da manutenção de uma postura defensiva forte (MCCGWIRE, 1979). Neste contexto, a mudança estratégica visava criar capacidades capazes de fazer frente a estes países, com

---

[27] De acordo com a formulação de HUGHES, 2000, já abordada no capítulo anterior deste trabalho.

[28] O conceito de “dissuasão nuclear” soviético não existe propriamente separado do conceito genérico de defesa. O conceito de defesa da URSS compreendia a capacidade de repelir, ou absorver, ataques, ser capaz de empreender uma subsequente guerra e vencê-la (MCCGWIRE, 1979), logo o conceito de dissuasão está de forma geral compreendido em uma forma mais ampla.

uma marinha que pudesse defender, primariamente a integridade física da URSS, mas também os interesses da mesma.

Entre 1955 e 1960, frente às condicionantes acima arroladas, Krushchvev e Gorshkov empreenderam os esforços possíveis para redirecionar os planos construtivos da frota, visando desenvolver, em um curto espaço de tempo, novas capacidades que pudessem endereçar as novas ameaças. Dentre estas capacidades, estavam desenvolver uma frota capaz de enfrentar ou, ao menos, se defender de ataques de frotas de porta-aviões. Para isso, foram construídos mísseis de cruzeiro anti-navios, sistemas para navios de superfície, submarinos, aeronaves, bem como sistemas de vigilância de longa-distância sobre a movimentação das frotas de porta-aviões estadunidenses. Neste período, também foi focado o desenvolvimento de capacidade de ataque nuclear estratégico em submarinos e de propulsão nuclear para a frota. Houve um grande esforço no sentido de adequar e criar novos estaleiros com capacidade adequada para a produção dos novos equipamentos. Na patrulha costeira e em terra no litoral, também foram implantados sistemas de mísseis. Dessa forma, em 1960, a URSS dispunha de uma marinha com relativa capacidade para se defender satisfatoriamente de ataques de frotas de porta-aviões que se aproximassem de seu litoral, bem como havia estabelecido uma força suplementar importante de capacidade de ataque nuclear estratégico, instalada em seus submarinos (USA, 1994).

Em sua autobiografia Krushchev, chega a admitir que o ideal fosse poder contar com uma marinha de projeção oceânica para comando do mar, mas que, devido às condições do país à época, isto era impossível, portanto outros rumos estratégicos se faziam necessários:

> “Eu vou admitir que senti um incômodo desejo de ter alguns [porta-aviões] na nossa marinha, mas nós não tínhamos os recursos para construí-los. Eles estavam simplesmente fora das nossas possibilidades. [...] Além disso, com uma força de submarinos forte, nós nos sentíamos capazes de afundar os porta-aviões estadunidenses se a guerra acontecesse. Em outras palavras, os submarinos representavam uma efetiva capacidade defensiva, bem como capacidades confiáveis para o lançamento de contra-ataques” (KRUSHCHEV, 1974, p. 19-34, tradução nossa).

Apesar da reputação formalista do regime comunista, não existem documentos formais que estabeleçam claramente a estratégia soviética da época na busca de seus objetivos de segurança nacional, mesmo nos conselhos internos do

Kremlin provavelmente estes documentos não existissem. No entanto, através das declarações de representantes militares e políticos do país é possível depreender as peças que formam a estratégia nacional de defesa soviética como um todo (WARNER III, 1989).

Neste aspecto, uma nova diretriz na estratégia soviética de defesa foi formulada ao longo de 1959, e anunciada por Krushchev ao público em janeiro de 1960. Neste discurso, foi apresentada a formação do Força Estratégica de Foguetes, e sua designação como principal arma de defesa da nação, em detrimento as forças convencionais, que receberam significativos cortes orçamentários (MCCGWIRE, 1979).

Ao final da década de 1950, figuras públicas, tanto militares, quanto políticos soviéticos frequentemente falavam abertamente sobre a superioridade soviética em termos de capacidades militares em relação ao ocidente. Mas, em apenas um ano após a mudança estratégia na política de defesa, ela voltaria a se alterar. Alguns autores relacionam a mudança estratégica diretamente com o fracasso soviético em salvaguardar sua posição marítima junto à Cuba na Crise dos Mísseis em 1962 (PFISTER, 2005; USA, 1994).

No entanto, pode-se notar que a nova mudança na estratégia marítima começou um ano antes, em 1961, na forma de resposta soviética às políticas implementadas pelo recém-eleito presidente John Kennedy, que visavam abertamente reduzir o *“missile gap*”[29] em relação à URSS através do rápido reaparelhamento das forças armadas, e em especial,às capacidades estratégicas dos EUA, incluindo a aceleração do programa de submarinos estratégicos *Polaris,* entre 1958-1960 14 submarinos haviam sido autorizados, ao iniciar sua presidência, Kennedy autorizou a construção de mais 27, sendo que 15 iniciariam já nos primeiros 6 meses (POLMAR, 1991; MCCGWIRE, 1979). Neste contexto de escalada militar, a URSS tornou-se ao anterior conceito de defesa ampla e preparo para eventual enfrentamento, prestigiando suas forças convencionais, e aplicando-se a reabilitação de suas forças, especialmente a marinha.

A partir destes marcos, quais sejam, a aceleração do programa *Polaris* em 1961, e a crise dos mísseis em Cuba de 1962, a marinha soviética acelerou seu processo de reabilitação e desenvolvimento com ênfase em operações fora-de-área

[29] Diferença de Mísseis (tradução nossa)

(ou fora de teatro), já sob a identidade bem estabelecida do Almirante Gorshkov. Referente a esta mudança de postura, o vice-chanceler V.V Kuznetsov teria dito à um oficial estadunidense, em relação à crise dos mísseis em 1962: *"Nós vamos cumprir os termos deste acordo, mas nós nunca mais seremos pegos assim novamente"* (POLMAR, 1991, p.82).

Entre 1962-1964, muitos dos submarinos existentes foram adaptados para lançamento submerso de mísseis, e novos submarinos de classes já equipadas com mísseis de cruzeiro foram desenvolvidos. A área de construção de navios de superfície refletiu, desde então, a ênfase em navios de múltiplos propósitos, desenhados para operações de longo curso, incluindo avanços nos sistemas de combate antissubmarino (ASW) e de defesa antiaérea, incluindo mísseis superfície-ar (SAMs), também houve avanços no desenvolvimento de navios de desembarque anfíbio. A guinada estratégica soviética não incluía a construção de porta-aviões, mas contemplava equipar seus navios com forte sistemas de defesa antiaérea (SAMs), e o suporte aéreo ficou restrito à helicópteros embarcados e aviação de apoio direto da costa, ambos equipamentos equipados especialmente com sistemas ASW (USA, 1994).

A reestruturação de capacidades refletiu na readequação operacional da frota, com a ampliação de operação dos navios no oceano, ou seja, aumento de *ship-days* dos equipamentos, refletido no aumento de presença e exercícios, respectivamente, no mar mediterrâneo e mar do norte, e também maior presença no oceano pacífico. Todo o desenvolvimento naval soviético foi acompanhado de investimentos pesados para adequação e construção de novos estaleiros, especialmente focados nas novas classes de navios militares. Além disso, o país investiu fortemente na ampliação de sua frota mercante e de pesca.

O progressivo avanço das capacidades estratégicas marítimas soviéticas, em termos tecnológicos, foram especialmente importantes para liderar o processo de desenvolvimento de marinhas especialmente ao final da década de 1950, mas aos poucos o ocidente respondeu aos estímulos soviéticos e também passou a dominar as principais tecnologias. Por outro lado, em termos de avanços numéricos, a marinha soviética continuou progressivamente se expandindo ao longo da década de 1960. O período entre 1956 e 1964 representou a consolidação do pensamento marítimo-estratégico da Escola Soviética, dentro da administração pública através de Gorshkov. Neste período, o almirante logrou cristalizar um curso de

desenvolvimento para a marinha soviética baseado em uma estratégia marítima clara, com meios e com objetivos claramente escalonados.

Com a continuidade na produção e aumento da frota de submarinos com mísseis, bem como até grandes na produção de naves de superfície desde pequenas a grandes embarcações, fortemente equipadas também com mísseis, a URSS conseguiu, ainda no início da década de 1960, assegurar o seu "primeiro objetivo geopolítico e estratégico, qual seja, a defesa da *heartland* eurasiana de Mackinder, onde a URSS estava localizada, através de um *cinturão azul de defesa"* (HOLMES, 2012, p.1, tradução nossa). Em outras palavras, isto significa a efetiva defesa costeira e negação de acesso ao território do país, através do desenvolvimento estratégico das capacidades acima discutidas.

Na avaliação de Dunnigan, a medida de a marinha crescia de tamanho e capacidade a URSS anteviu a possibilidade de aumentar sua capacidade de projeção de poder alem de suas águas litorâneas, porém sentiu a necessidade crescente de expandir o tamanho de seus navios, em virtude destes serem capazes de absorver maior dano e atuarem efetivamente à milhares de quilômetros de suas águas jurisdicionais (DUNNIGAN, 2003).

Na verdade este desenvolvimento e expansão na capacidade de ação da frota soviética, através das evidencias de planejamento e de desenvolvimento, acima arroladas, não parecem ter a relação de casualidade e causalidade apontadas por Dunnigan. Houve de fato uma mudança na capacidade de atuação e projeção de poder pela frota soviética, mas ao que indica a formulação estratégica que norteou o processo de desenvolvimento da frota, este era um objetivo esperado e almejado quando do planejamento de desenvolvimento da força.

Além das missões de defesa da costa e de apoio às forças soviéticas em atuação periférica, a marinha expandiu progressivamente as missões de suas forças. Primeiramente pela mencionada capacidade estratégica nuclear dos submarinos, mas também pela capacidade de agir contra forças tarefas de porta-aviões, e também pela capacidade de atuar com sistemas avançados de combate antissubmarino. Por fim, na década de 1960, a marinha soviética começou a ensaiar atuações extra-cenário em diversas regiões do globo. Esta atuação foi permitida pelo desenvolvimento progressivo de embarcações de superfície maiores, como o programa Kresta, o progressivo avanço no desenvolvimento de submarinos com as classes Echo, Charlie, Yankee e Delta e o desenvolvimento de navios de apoio

logístico, que inicialmente era desempenhado por navios de linha, através da classe Chilikin, já na década de 1970. Vale ressaltar que apesar da expansão da marinha nenhum porta-aviões[30] foi cogitado neste período. A CIA enfim consegue entender e descrever a marinha soviética da virada da década como:

> A ausência de porta-aviões, a ainda nascente capacidade anfíbia, e a modesta, porém crescente, força de apoio logístico, reflete o fato de que a marinha soviética não possui missões no estilo estadunidense. Ao invés disso, os soviéticos construíram uma frota que reflete uma orientação antimarinha e antiembarcações (USA, 1972, p.23).

A expansão da projeção da URSS continuou e aumentou drasticamente na década de 1970, explicitada em sua capacidade de projeção de forças, tanto aéreas, quanto navais, que se expandiram muito além das tradicionais áreas adjacentes ao território soviético. A influência que a capacidade de expansão de poder militar teve sobre a política externa soviética foi fundamental para a expansão dos interesses diplomáticos do país ao redor do mundo (WARNER III, 1989).

Como reflexo e propulsor do acelerado desenvolvimento de capacidades na década de 1970 estava o líder Brezhnev. Enquanto Stalin evitou envolvimento com o terceiro mundo, e Krushchev em suas incursões desastradas, acabou falhando repetidamente, Brezhnev estava decidido a representar uma atuação mais forte e presente da URSS junto ao Terceiro Mundo. Para isso, um plano de expansão das forças navais foi executado, estabelecendo a construção de navios de guerra de superfície, com propulsão nuclear e até mesmo um projeto de porta-aviões: KIEV, para aeronaves de decolagem e aterrissagem curtas ou verticais (VSTOL), porém com manutenção de armamentos antissubmarinos, antiaéreos, e antinavios de superfície, bem como defesa antiaérea.

Duas são as explicações para a construção de um porta-aviões na estratégia soviética. A primeira está ligada a primazia da função dos submarinos estratégicos, neste escopo, o Kiev serviria para dar apoio à operação de submarinos estratégicos em águas azuis. Mais plausível é a segunda explicação, que associa a construção do Kiev à atividade soviética junto ao terceiro mundo, que somada à redução de porta-aviões estadunidenses na época, poderia resultar em um incremento de

[30] Os navios Moskva e Leningrad eram navios de aviação, mas apenas com capacidade de levar helicópteros.

influência considerável em situações de crise o combate extra-cenário (POLMAR, 1991).

De forma geral, a partir do final da década de 1970 e início da década de 1980, a URSS passou para uma nova postura de construção de navios maiores, como o KIROV, navio cruzador com propulsão nuclear, com deslocamento de 28.000 toneladas. E, para além do KIEV, foi encomendado um novo porta-aviões, o KUZNETSOV, maior que seu antecessor. O Porta-aviões foi lançado em dezembro de 1985, quase simultaneamente ao anuncio de aposentadoria do almirante Gorshkov, após três décadas de serviço como Comandante em Chefe da armada soviética (POLMAR, 1991). Esta coincidência em termos marca o encerramento também de um período de quase trinta anos de implementação de uma estratégia marítima forjada na discussão acadêmica soviética e cristalizada sob o comando do almirante Gorshkov.

O próprio almirante descreveu que:

> *Segundo os ensinamentos de Lenin, a implementação de políticas é a expressão concentrada da economia, este estado é o que primariamente determina o poder deste importante instrumento de política, que são as forças armadas. É exatamente no estado das forças armadas de um país, que seu poder econômico está refletido* (GORSHKOV, 1979, p.247).

Um dos principais fatores postos anteriormente à composição da esquadra para os líderes políticos é a análise econômica do país e de sua capacidade construtiva e de desenvolvimento de equipamentos. É errôneo tentar constituir uma frota baseadas em modelos, ou à semelhança dos maiores poderes navais, ou determinar os requerimentos construtivos de naves por critérios quantitativos. A história está repleta de exemplos sobre as consequências de subestimar o problema de equilíbrio da frota, por restrições econômicas, por doutrinas errôneas ou por políticas míopes, que levam ou para a derrota das frotas em combate, ou à sobrecarregar a economia destes países (GORSHKOV, 1979, p.247).

Ao julgar os encaminhamentos tomados pela marinha soviética ao final da década de 1970 e início da década de 1980[31], parece claro que a URSS avaliou erroneamente sua capacidade econômica de arcar com crescentes custos que uma frota de projeção de poder e de comando dos mares lhe imputaria. Cabe especular

[31] A escalada da corrida armamentista não se restringiu à marinha, mas as forças armadas de forma geral.

se a saída do almirante Gorshkov esteve ligada a sua percepção de que a guinada estratégica estava equivocada e em descompasso com o desenvolvimento econômico da URSS, e que traria consequências de sobrecarga sobre a economia do país.

3.2 Análise do desenvolvimento estratégico marítimo soviético (1945-1985)

A estratégia marítima da URSS passou por alguns estágios de desenvolvimento, e por percepções estratégicas diversas ao longo do período em análise. Resumidamente, podemos dividir a epopeia estratégica soviética em dois períodos, sobrepostos em períodos intermediários.

Podemos genérica e arbitrariamente definir os períodos de acordo com o seguinte quadro:

Quadro 1 - Períodos Estratégicos Soviéticos entre 1945-1985

Período	Estratégia	Proximidade Conceitual	Conceito	Aplicação prática	Caráter
1945-1953	Marinha de águas azuis de Stalin	Mahan	Comando do Mar e Enfrentamento direto de esquadras inimigas	Limitação à apoio terrestre;	Ofensivo
1955-1959	Período de Transição	Ambígua	Transição conceitual para negação de área e controle	Troca paulatina de equipamentos	Defensivo
1959-1979	Marinha nuclear de águas azuis de Gorshkov	Corbett	Controle do Mar e Manobra	Negação de Acesso; Capacidade Nuclear Estratégica; Controle de Área e comunicação;	Defensivo
1980-1985	Período de Transição	Ambígua	Comando do Mar e Enfrentamento direto de esquadras inimigas	Negação de Acesso; Capacidade Nuclear Estratégica; Controle de Área e comunicação; Capacidade de enfrentamento direto	Ofensivo

Fonte: Elaborado pelo autor.

Como a implementação de políticas de defesa e formulação de estratégia, de forma geral, mas também marítima, são discutidas e implementadas por diversos atores mediante a disputa política interna dos países e ao longo do tempo, é evidente que a diferenciação entre as tipologias de políticas implementadas não pode ser verificada com clareza em todos os momentos e recortes temporais. Bem como a execução de políticas públicas, frequentemente, não aparece abruptamente (embora às vezes aconteça), mas são maturadas ao longo de períodos que levam, no caso específico da formulação estratégica marítima, anos.

Desta forma, o desenvolvimento estratégico marítimo soviético apresentou no período analisado, uma efervescência do debate acadêmico e político, que resultou empiricamente em uma mudança paradigmática profunda em um relativo curto espaço temporal, considerando a amplitude técnica, econômica e política que uma mudança radical de rumos em estratégia marítima demanda, especialmente pela necessidade de adaptação da frota.

Neste sentido, observamos a existência de períodos de superposição estratégica ao longo do desenvolvimento soviético, explicitamente nos períodos de transição estratégica dos rumos da política de defesa marítima. Estes períodos de transição ou superposição ocorreram principalmente em dois períodos, entre os anos de 1955 e1959 e a partir de 1980 até 1985. Não obstante, é possível, evidenciados estes períodos de transição, reforçar a tese de desenvolvimento acelerado da revisão da política de defesa soviética e sua correlata formulação estratégica.

É importante refletir também sobre o período de amadurecimento da discussão em estratégia marítima ocorrido na URSS, e sua relação com os agentes políticos e a tomada de decisão. No primeiro período analisado, que constitui a implementação de uma marinha tradicional de águas azuis, salta aos olhos a majoritária importância da figura política de Stalin para a definição de todas as decisões estratégicas. Mesmo com toda a experiência do almirante Kuznetsov, suas claras convicções estratégicas e sua pertinente reflexão sobre os eventos e equipamentos da segunda guerra mundial, este (a exemplo dos demais) raramente conseguiu fazer valer suas considerações em relação ao desenvolvimento que a frota deveria tomar. A proeminência da figura de Stalin foi determinante para a manutenção da concepção estratégica formulada já anteriormente a Segunda Guerra Mundial.

Embora a visão de Stalin e Kuznetsov em termos de pensamento estratégico teórico coincidisse, suas visões de desenvolvimento da frota diferiam. Ambos concordavam quanto à necessidade da URSS reestruturar rapidamente, a medida do incremento industrial soviético, uma marinha forte que fizesse jus à importância do país, uma marinha que fosse capaz de operar em águas-azuis, projetando mundialmente o poder marítimo soviético (ROHWER; MONAKOV, 2001). Embora não fosse evidenciado, e frequentemente criticado pelos oficiais soviéticos, a raiz teórica deste desenvolvimento naval se assemelha aos objetivos estratégicos pioneiramente descritos por Alfred Mahan, ainda no século XIX e que moldaram o desenvolvimento estratégico de capacidades marítimas ao longo de toda a primeira metade do século XX, inclusive na URSS, de acordo com o descrito no capítulo anterior deste trabalho.

Esta visão tradicional de desenvolvimento de poder marítimo foi introjetada, através ainda dos oficiais de marinha da Russia tzarista. Embora existam os evangelistas teóricos próprios da escola teórica de pensamento estratégico marítimo soviético, que constituem o núcleo da chamada “Velha Escola”[32] e que justificam evolução teórico-estratégica de forma nacional dos conceitos estratégicos marítimos, não há dúvida que estes têm suas raízes teóricas ancoradas no trabalho de Mahan (HERRICK, 1971). São representativos desta escola de pensamento autores como Gervaise e Petrov, que seguindo o exemplo de Klado, lograram adaptar à realidade russa, os princípios mahanianos (TILL, 2009).

Na questão referente ao desenvolvimento da frota, Kuznetsov e Stalin divergiam, em termos. Atento aos progressos tecnológicos e experiências demonstradas na Segunda Guerra Mundial, Kuznetsov, advogava por uma marinha de linha de longo curso, com navios capitais, centrados na demonstrada capacidade de projeção de poder do porta-aviões. Por outro lado, Stalin, reconhecendo as dificuldades econômicas e as limitações da indústria soviética, definiu que a frota soviética no imediato pós-guerra deveria ter um caráter balanceado, ou seja, uma frota composta de navios intermediários com grande capacidade de fogo, ao invés de encouraçado, o chamado cruzador de batalha. Assim, referiu Stalin à Kuznetsov:

---

[32] Traduzido do termo original: *Old School* (tradução nossa).

> “Nós não devemos seguir à Inglaterra. Os comandantes de nossa esquadra terão de escolher um curso defensivo de guerra nos próximos dez, doze ou até quinze anos. Se você planeja atacar os EUA, você precisa de uma frota equilibrada. Nós não faremos isso. Por isso, nós não vamos exaurir nossa indústria” (ROHWER; MONAKOV, 2001, p. 5432).

Em seguida, porém, Stalin estabeleceu um ousado plano de expansão da marinha com planos de construção de mais de 230 navios capitais de superfície e mais de 350 submarinos, entre pequenos, médios e grandes. Embora grande parte do plano não tenha saído do papel, fica clara a intenção de Stalin em promover o desenvolvimento de uma frota grandiosa de águas-azuis, baseada em navios capitais de superfície, como cruzadores e o chamado cruzador de batalha, com apoio de um corpo substantivo de submarinos (ROHWER; MONAKOV, 2001, p. 5404).

Com a morte de Stalin e a transição para o governo de Krushchev, os conceitos estratégicos e implementação de políticas para o desenvolvimento da frota tornaram-se dúbios, por algum período. Por um lado, buscava-se manter parte da execução do plano do antecessor já em curso, para não tornar inócuo o dinheiro investido. Por outro lado, cancelou a produção daqueles navios ainda não executados, e focou os investimentos em capacitação tecnológica e desenvolvimento submarino. Mais uma vez alijado de voz ativa para implementação de suas convicções estratégicas, Kusnetsov, chegou a externalizar sua frustração: *“Por quanto tempo eu terei de tolerar tal atitude como esta em relação à minha marinha?”* (LOVETT, 2010, p.241). Pouco tempo depois, Kuznetsov foi substituído por Gorshkov.

A partir do início do comando do jovem oficial Gorshkov, a revisão estratégia conceitual da política de defesa marítima soviética foi aprofundada.

Sob a influência direta da “Escola Soviética” que na época gozava de prestigio acadêmico consolidado, e finalmente recebia a oportunidade de influenciar mais diretamente a formulação estratégica através de Gorshkov, a concepção da armada e da estratégia marítima soviética foi alterada no seio do governo.

A fonte primária de mudança da estratégia soviética está baseada na conceituação e interpretação do conceito de “domínio no mar”. O próprio Gorshkov reconhece a importância do conceito de domínio no mar, como base para a doutrina

inglesa e estadunidense através, especialmente, de Mahan[33], afirmando que ambos autores usavam a conceituação como consolidação da missão social do imperialismo, transformando a arte naval em conceito político à serviço da ideologia do imperialismo para a dominação mundial. No entanto, a concepção soviética da ciência naval, ainda segundo o autor, renega o conceito de "domínio no mar", como conceito de "domínio sobre o mundo". A conceituação soviética estabelece que:

> "o ganho de domínio no mar meramente como a forma de ganhar o domínio do mar, não como um fim, mas como o meio de criar certas condições que permitam às forças ou recursos da frota a resolução com sucesso de tarefas em áreas específicas do teatro por um período de tempo definido[34]" (GORSHKOV, 1979, p. 230-231).

Não parece acaso que esta concepção de domínio no mar, caracterizada pelo autor como autenticamente soviética, coincida com a definição corbettiana de Controle do Mar, como alternativa ao Comando do Mar mahaniano. Neste escopo, percebe-se que a influência original, da qual Gorshkov estabelece sua conceituação ,é derivada, na verdade, diretamente de Corbett.

Gorshkov vai além, e propõe também, através de exemplos históricos, a tendência de o estabelecimento de domínio no mar tornar-se cada vez mais difícil, instável e temporário, devido à criação de novos meios capazes de desestabilizar e romper o domínio (GORSHKOV, 1979). Neste escopo, fica clara a percepção do autor quanto a importância da constituição de uma frota que seja capaz de prover controle local das áreas litorâneas para a defesa, mas também de desestabilizar o controle de áreas sob o comando de outrem, e instituição de controle temporário soviético.

A política de desenvolvimento da frota soviética, a partir de 1956 possui a clara influência dos conceitos acima mencionados, e passa a priorizar equipamentos que se prestem à tais missões, como submarinos, sistemas de mísseis cruzadores, mas também balísticos, navios enxutos, porém muito bem equipados em sistemas de armamentos, etc. Dessa forma, a URSS logrou em pouco tempo, com o

---

[33] Tradicionalmente este conceito é descrito como Comando do Mar, e na vertente mahaniana o comando do mar está ligado a projeção de poder ofensiva e à supremacia no mar. Porém em seu livro Gorshkov usa o termo Domínio no Mar para endereçar o tradicional Comando do Mar.

[34] Na esquadra soviética este conceito antes da segunda guerra era definido como regime operacional favorável.

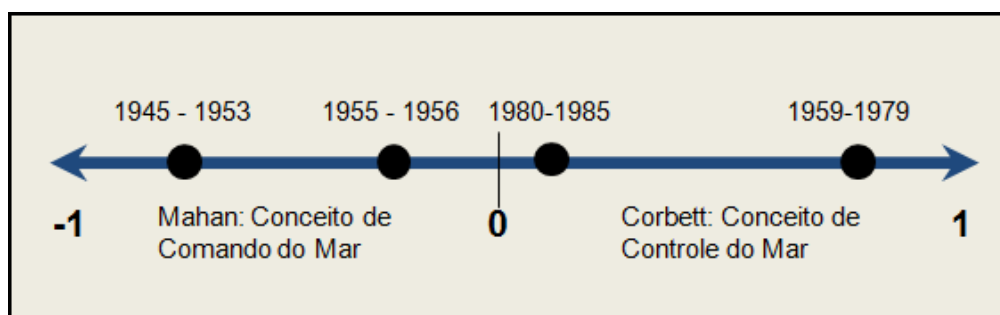
deslocamento tonelagem muito inferior à estadunidense, implementar uma frota capaz de desafiar a marinha estadunidense de várias formas.

Outras concepções estratégicas desenvolvidas inclusive *a posteriori* da implementação russa do modelo de marinha nuclear de águas-azuis, foram verificadas já à época. É o caso do conceito de “Anti-acesso e Negação de área” (A2/AD), que fora implantado na forma de sistemas de mísseis antiaéreos e anti-navios, tanto no litoral como embarcados, e com o apoio aéreo na costa. Neste mesmo escopo, a rápida percepção soviética sobre as novas possibilidades tecnológicas e suas implicações no cenário tático, foram fundamentais para a implementação de políticas de adequação da marinha. O crescimento desproporcional da capacidade de infligir dano dos mísseis, em relação à capacidade de absorção de danos pelas embarcações, foi verificada e explicada também *a posteriori* por Hughes (2000), porém já fazia parte da aplicação tática e de formulação estratégia da composição e conformação da marinha soviética - exemplificadas na produção de navios mais numerosos, de menor tonelagem, e fortemente armados.

À medida em que o escopo das missões soviéticas aumentaram, também aumentou a necessidade de navios maiores e de apoio para a execução de tarefas fora de teatro, de projeção de poder, especialmente a partir da orientação política de Brezhnev de maior atuação junto ao terceiro mundo. Esta alteração estratégica inaugurou a volta ao conceito estratégico de projeção de poder, estando mais ligado à necessidade de comando do mar e ao desafio à liderança estadunidense. Especialmente entre 1980 e 1985, vários navios maiores foram lançados, incluindo porta-aviões, que até então não constavam no rol de embarcações tipo da marinha soviética. Está época coincide com o início da crise da URSS, mas em especial, consolidou a decaída de um modelo de pensamento estratégico e implementação de política de defesa e construção de frota que perdurou por três décadas, na pessoa do comandante-em-chefe da marinha, o almirante Gorshkov.

Procurou-se através desta análise traçar os principais deslocamentos estratégicos da URSS, especialmente entre 1945 e 1985, de forma a demonstrar que o país passou por uma enorme transformação no que tange sua formulação estratégica marítima, refletindo o já estável debate acadêmico que precedeu esta transformação. Os objetivos estratégicos tiveram papel fundamental na reflexão acerca do trajeto formulação estratégica e de composição de frota a ser seguido. De

forma geral, levando-se em conta que houve sobreposição de paradigmas em certos períodos do desenvolvimento estratégico, pode-se colocar em um espectro a evolução do pensamento estratégico marítimo soviético, no recorte temporal em voga, na forma da seguinte figura, onde em um eixo unidimensional temos arbitrariamente definidos 0 como ponto intermediário, -1 e 1 como polos dos conceitos de Mahan e Corbett, respectivamente:

Figura 5 - Espectro de inclinação estratégica soviética entre 1945 e 1985

Fonte: Elaborado pelo autor.

3.3 Análise de de Políticas de Estratégia Marítima dos Estados Unidos durante a Guerra Fria (1945-1980)

Entre os anos de 1940 e 1970, a marinha dos Estados unidos contemplou seu apogeu nos quesitos número de navios e homens da sua história. Este período se iniciou com o Ato da Marinha de dois oceanos e com a construção naval da Segunda Guerra, e foi terminar somente trinta anos depois. Estatisticamente, poder-se-ia argumentar que a marinha estadunidense ultrapassou seu pico de desenvolvimento e encolheu. No entanto, as revoluções tecnológicas ocorridas neste período desmentem a estatística. Os navios mudaram, suas armas mudaram, e a utilização da tripulação foi alterada. Desta forma, pode-se dizer grosseiramente que em 20 destes 30 anos, os EUA navegaram os mares sem quaisquer desafios à sua supremacia (HATTENDORF, 1982). No entanto, não é possível relacionar a supremacia alcançada pelo país na prática a sua evolução da reflexão acerca de sua estratégia marítima no período, especialmente entre as décadas de 1940 e

1960. Isto se relaciona, principalmente, aos fatos novos inaugurados ao final da segunda guerra mundial.

A perplexidade mundial frente à nefasta utilização da bomba atômica ao apagar das luzes da segunda guerra mundial provocou um impacto profundo sobre o pensamento em estratégia à época, aparentemente transformando radicalmente e virando de ponta-cabeça muitos conceitos bem estabelecidos até então. Um dos países peculiarmente mais afetados pela mudança na lógica de guerra introduzida pela utilização de armamentos nucleares foi exatamente os Estados Unidos.

O clima de revisionismo quanto à pertinência de armamentos convencionais afetou de forma implacável o pensamento estratégico marítimo, a exemplo das demais forças. A perplexidade que se apoderou de estrategistas, acadêmicos e políticos causou com estagnasse a composição de frotas navais por quase 10 anos (GORSHKOV, 1979).

3.3.1 A Doutrina de Retaliação Maciça (1945-1960)

Nos anos que seguiram à segunda guerra, os EUA gozavam da primazia nuclear mundial, e consequentemente enalteciam o posicionamento que o domínio da arma "absoluta" lhes conferia. Logo em 1946 ocorreram os testes no Atol de Bikini, que na visão vigente à época[35] demonstraram a fragilidade das frotas de superfície frente às armas nucleares. Neste cenário, a discussão acerca do pensamento em estratégia marítima no país tornou-se confuso, disperso e circular em torno de tentativas frágeis de atualização e aplicação dos clássicos ao ambiente nuclear, junto à tentativa desesperada de entender o novo cenário nuclear, e suas implicações para a estratégia em si, e em menor grau, para a estratégia marítima.

---

[35] De fato os testes não comprovaram a completa eficácia nuclear empiricamente, tendo em vista que na operação Crossroads, em 1946 no Atol de Bikini, a primeira ogiva foi detonada à 100m de altura, porém cerca de 600m do local desejado não causando o dano esperado, já a segunda ogiva, apelidada de Helena de Bikini, foi detonada submersa, e causou extrema contaminação radioativa, tanto da água, quanto dos navios. Já em 1956, Barjot contestava a ideia que os testes de Bikini levariam as frotas a um beco sem saída, afirmando o contrário, que estes testes abriam novas oportunidades de atuação em mar aberto.

O surgimento dos armamentos nucleares, e o paulatino entendimento acerca de sua aplicabilidade tática e estratégica, lançaram dúvidas sobre a necessidade das capacidades militares convencionais na nova era nuclear, bem como, ecoavam, à época, ideias de unir os diferentes ramos das forças armadas em um só. A partir do *National Security Act* de 1947, os EUA reorganizaram sua defesa e inauguraram sua nova reflexão sobre estratégia no pós-guerra. Neste escopo, foi dada grande relevância à força aérea, por representar a principal, se não única, plataforma, à época, para o lançamento de ataques nucleares estratégicos.

A Marinha por sua vez, entendia-se prejudicada no processo de investimentos públicos em defesa, afirmando que seu papel estava sendo subestimado. Em 1949, o embate orçamentário sobre os recursos da defesa tomou um caminho crítico com o episódio conhecido como a “Revolta dos Almirantes”. Neste evento, os oficiais da marinha foram a público denunciar e combater os pesados investimentos na aeronáutica, e em especial no projeto do bombardeiro B-36, inclusive levantando suspeitas de corrupção, em detrimento ao requisitado super porta-aviões da marinha. Ao final da série de audiências, e apesar dos questionáveis métodos dos oficiais da marinha, eles lograram chamar a atenção pública para o arrocho à marinha e à reorientação estratégica em curso na época (MEILINGER, 1989).

Este contexto de reorientação estratégica inaugurou o período estratégico conceituado como Retaliação Maciça. O primeiro discurso oficial, que anunciou esta estratégia data de 1954, quando o Secretário de Estado John Dulles afirmou que: “a Defesa local deve ser reforçada por um elemento dissuasor de poder de retaliação maciça” (LOCKWOOD e LOCKWOOD, 2009, p.13). No entanto, a doutrina começou informalmente já ao final da década de 1940, e oficialmente a partir de 1953 com a política do “Novo Olhar”[36] do presidente Eisenhower, conhecida também como posição de força. A doutrina em voga visava principalmente diminuir os encargos econômicos que a defesa impunha sobre a economia, cortando gastos e focando esforços no desenvolvimento de uma capacidade aérea estratégica, que maximizasse o poder de dissuasão a um custo mínimo (BRODIE, 1959).

O monopólio nuclear estadunidense durou pouco tempo, e apesar de, até final dos anos 1950, os bombardeiros soviéticos só conseguirem alcançar o território

---

[36] Do inglês: *New Look*.

americano em missões somente de ida, isto já implicava na possibilidade de absorção de danos nucleares severos e portanto diminuía a eficácia da política de retaliação maciça, surgindo neste período os advogados de armas nucleares de resposta mais “crível” e locais (LOCKWOOD e LOCKWOOD, 2009).

Para Gorshkov, o avanço soviético na produção de armas nucleares fez com que os EUA recorressem mais e mais à frota, vendo-a como potencial de deslocamento de armamentos nucleares sem dependência de outros países aliados, com bases em território estrangeiro. O autor refere uma publicação da *Military Review* que corroborava neste sentido:

> “O poder nuclear, somado ao poder naval conferirá tal liberdade de ação ao país [EUA], que o permitirá prontamente por em prática nosso direito, concedido por Deus, de liderança sobre todo o mundo” (GORSHKOV, 1979, p. 161, tradução nosssa).

É interessante notar que a crise na discussão estratégica dentro da marinha perdura neste período, ainda inflamada pela percepção pública de que a marinha, frente ao desenvolvimento tecnológico nuclear, teria perdido sua função e importância. Neste sentido, dois textos emblemáticos publicados com apenas um mês de hiato em 1954 referem a esta dificuldade da instituição em reconhecer sua função dentro da estratégia de defesa. Por um lado, Samuel Huntington, que à época havia recém ingressado em Harvard como professor adjunto, publicou um artigo na revista *Proceedings*, no qual caracteriza a falta de respaldo público à marinha[37], e a crise da armada estadunidense como um problema de entendimento da própria instituição em relação à transformação de seu conceito estratégico, que perdurou por dois períodos, que somados chegam a quase um século, à luz da teorização de Mahan, mas que a partir do final da segunda guerra, quando os EUA não mais encontravam inimigos à altura para desafiar sua supremacia marítima, deveria mudar (HUNTINGTON, 1954).

O autor caracteriza o cenário de poder bipolar como tendo eminentemente uma potência marítima e outra terrestre, respectivamente EUA e URSS, e defende

---

[37] Em junho de 1949, a primeira medição Gallup sobre a percepção dos cidadãos dos EUA sobre a importância de cada ramo das forças armadas, 81% dos entrevistados escolheram a Força Aérea, seguidos por 6% do Exército e apenas 4% da Marinha (NEWPORT, 2011, p.2).

um conceito estratégico, no qual a supremacia marítima estadunidense é dada, logo a marinha para continuar tendo função estratégica, deveria se adaptar para uma doutrina transoceânica, de atuação no litoral (ou à margem) do território soviético. A aplicação desta doutrina naval contra terra pressupõe uma marinha diferente, com poder de porta-aviões que permita atingir o núcleo do território adversário com armamentoss nucleares, frota anfíbia para desembarque de tropas, e artilharia naval com mísseis estratégicos (HUNTINGTON, 1954). Em resumo, uma marinha que tenha função explicita de apoio à ação militar expedicionária.

Por outro lado, apenas um mês depois da publicação de Huntington, o almirante Robert Carney, Chefe de Operações Navais, publica um artigo na revista *Naval War College Review*, no qual discorre sobre suas interpretações sobre o papel da marinha no futuro. Em seu discurso o almirante deixa muito clara sua posição de que:

> Em termos simples, o [principal] emprego da marinha tem sido e ainda é ganhar e manter o controle dos mares. [...] A marinha ainda tem tarefas colaterais de apoio às forças terrestres e aéreas (CARNEY, 1954, p. 5).

O autor ainda refere grande importância à tarefa de controle das linhas de comunicação do país, avaliando ainda que: “o papel da marinha sob a estratégia do Novo Olhar seria idêntica na maioria dos aspectos à tarefa realizada na Segunda Guerra Mundial, contudo com variações [...]” (CARNEY, 1954, p. 9). As variações a que ele se refere, dizem respeito à introdução da tecnologia nuclear e ao papel de apoio e utilização destas tecnologias que deve ser esperado das forças navais. O autor afirma ainda que nenhuma destas novas tarefas deve alterar o papel fundamental da marinha, as novas tarefas constituem meras adaptações de antigos e imutáveis *princípios*[38](CARNEY, 1954).

É interessante notar a imensa diferença de percepções entre estes autores, que reflete um pouco da dificuldade da época em perceber as tendências de desenvolvimento estratégico frente à novidade nuclear, e estabelecer uma linha de desenvolvimento adequado para as capacidades marítimas. Em última análise, parece que os discursos apresentados, apesar de temporalmente próximos, são

[38] Neste trecho o autor claramente faz referência ao patrono do pensamento estratégico estadunidense moderno, Alfred Mahan, que descreveu na forma de princípios, a base de sua conceituação de estratégia naval.

totalmente anacrônicos entre si, enquanto Huntington parece olhar para o futuro, embora focado na década de 1950-60, logra descrever com proximidade também implicações presentes no cenário de pós-Guerra Fria, enquanto que o almirante Carney ainda demonstra-se atrelado aos paradigmas anteriores à Segunda Guerra Mundial.

Apesar das contradições teóricas, empiricamente os EUA promoveram uma política de desenvolvimento de suas capacidades marítimas de forma propositiva a partir da década de 1950, especialmente porque, a partir da Guerra da Coréia, e da não utilização de bombardeios estratégicos, os porta-aviões demonstraramque tinham ainda um importante papel tático a cumprir na estratégia de projeção de poder. A percepção de ameaça a partir do crescimento da marinha soviética, especialmente de sua frota de submarinos, relacionou-se com a reativação de quadros da reserva, fazendo com que as unidades da marinha praticamente dobrassem em quantidade de homens. Juntamente com o desenvolvimento de novos porta-aviões, o monopólio do comando do mar foi garantido ao longo de toda a década de 1950. Entre 1951 e 1957, a construção de um novo porta-aviões por ano foi autorizado pela marinha, e levando em conta as novas tecnologias de armas nucleares, carregadas em aviões menores, o porta-aviões ganhou nova perspectiva e função na possível execução de ataques nucleares estratégicos. O foco em operações para o controle de linhas de comunicação foi incentivado em meados da década de 1950 pela crescente frota submarina da URSS. Porém, devido à percepção de desaceleração dos programas soviéticos, o foco novamente passou de ASW para a constituição de frotas de porta-aviões (MCCGWIRE, 1982).

A Guerra da Coreia foi a primeira demonstração empírica para os EUA de que a Doutrina de Retaliação Maciça não era o suficiente para evitar conflitos convencionais, ao menos os periféricos. Já em 1957, o Secretário de Estado John Dulles, em artigo na revista *Foreign Affairs*, indicou o descontentamento dos resultados obtidos pelos EUA, em contar tão somente com armamentos nucleares para a prevenção de conflitos. Embora a doutrina tenha funcionado para dissuadir ataques soviéticos diretos aos Estados Unidos e à Europa, a doutrina estava se tornando cada vez menos eficaz, especialmente em áreas periféricas da Eurasia, contra formas mais brandas de agressão, por conta também do crescente arsenal nuclear soviético (LOCKWOOD e LOCKWOOD, 2009).

O argumento da racionalidade da guerra limitada começou a ser aceito amplamente nos EUA, especialmente através do peso da opinião de autores como Henry Kissinger, entre outros. A aceitação da Guerra Limitada, não constituía uma negação ou substituição da Retaliação Maciça, na verdade a ideia era mudar o risco de iniciação de uma guerra total com a URSS usando a capacidade nuclear de Retaliação Maciça como “escudo”, permitindo aos EUA travar guerras convencionais locais em seus próprios termos. Dessa forma, os EUA paulatinamente identificaram a necessidade de refletir, e buscaram readaptar sua doutrina de defesa. A atuação do Almirante Arleigh A. Burke também foi fundamental neste sentido. Chefe de Operações navais entre 1955-1961, o almirante via com restrições a aplicação de uma estratégia de solução única. Através de sua habilidade política, ele buscou alinhar-se com as posições de doutrina nuclear, com ampliação da participação da marinha, para conseguir desenvolver navios mais pesados, como a nova classe de porta-aviões *Forrestal*, maior que a classe anterior de porta-aviões *Midway*, além de pavimentar o caminho para desenvolvimento do programa *Polaris*.

Estes desenvolvimentos da frota tiveram grande importância para o aumento no escopo de missões possíveis da Marinha. Aumentando sua participação no esforço nuclear e capacitação para exercer papel na estratégia nuclear e de segundo ataque, a marinha estadunidense acabou por também reforçar sua supremacia marítima e sua capacidade de apoio expedicionário, com a aquisição de navios maiores. A articulação de Burke logrou resultados temporários, pois, ao final da década de 1950, o presidente Eisenhower voltou a cortar o orçamento da marinha, minimizando-a em importância e papel na formulação e aplicação da estratégia nuclear, focando-se na aplicação do plano SIOP-62. Dessa forma na virada da década a marinha estadunidense contava com uma frota de 376 navios.

3.3.2 Doutrina de Resposta Flexível (1961-1969)

Desde 1958, com o Ato de Reorganização, os EUA reforçavam a tendência de empoderamento, do secretário de defesa, e de aproximação operacional-estratégica das diferentes forças singulares, iniciado em 1947 com o Ato de Segurança Nacional. A partir de 1958, o Secretário de Defesa (SecDef) reunia o

comando operacional sobre as forças armadas. Ao tomar o poder em 1961, John Kennedy aprofundou esta série de mudanças de processo decisório em defesa nos EUA com a indicação de McNamara para o cargo de SecDef. Isso levou ao limite as possibilidades de concentração de poder decisório e formulação estratégicas estabelecidas no Ato de Reorganização de 1958. Por essa razão, MacNamara definia seu método como de “Gestão Ativa”, com controle direto e imersão na operação das atividades governamentais, examinando problemas, objetivos, cursos de ação para liderar a organização para o cumprimento de suas obrigações (EUA, 2014).

Em suma, a partir do Ato de 1958, as forças armadas já não possuíam autonomia de comando de suas tropas, mas com a gestão centralizada de McNamara perderam também sua autonomia de escolha e aquisição de material bélico. Isto porque o secretário entendia como fundamental que a escolha e aquisição, ou desenvolvimento de equipamentos bélicos, seguisse a política e formulação estratégica de defesa do país como um todo, e não fosse definida a partir da visão isolada, e por vezes vaidosa, de cada arma. Desta forma, o SecDef proibiu as forças armadas de autodefinirem suas funções de combate, e demandas estratégicas. O desenvolvimento de armamentos passou para uma agência separada das quatro forças, e a aquisição de armamento passou a ser avaliado por critérios de custo-benefício e serventia para a Grande Estratégia (BAER, 1993).

Para a Marinha, a mudança de estrutura parecia prejudicial inicialmente, pois se entendia que a mesma teria papel secundário na estratégia nuclear, portanto seria desprivilegiada em recursos. O que acontecera foi exatamente o contrário.

John Kennedy e McNamara ficaram surpresos, a se depararem com a natureza indiscriminada do plano SIOP-62. Considerado o apogeu da força aérea, o plano de retaliação maciça (ou de ataque) nuclear contemplava o lançamento de 3500 ogivas nucleares, contra 1050 alvos em território soviético e chinês em menos de 24 horas. O plano contemplava os maiores centros urbanos, além de centenas de alvos militares, e não apresentava uma divisão racional entre alvos civis e militares. Representava capacidades, antes de objetivos. Tão logo possível McNamara tratou de rever o SIOP-62, pois entendia necessário que um plano de guerra nuclear mais amplo e completo, deveria ser dividido e conter diferentes estágios, com oportunidade de pausas para negociação e uso pontual ou tático caso a defesa

europeia falhasse. Para isso, desenvolveu a estratégia de *Destruição Assegurada* (depois conhecida como Mútua Destruição Assegurada[39]) (BAER, 1993).

Os conceitos de limites de danos e destruição assegurada foram explicados por McNamara diante do Comitê para Forças Armadas e ao subcomitê para o Departamento de Defesa do Comitê de Apropriações do Senado estadunidense em 24 de fevereiro de 1962. De forma geral, o conceito se baseava na existência de capacidade nuclear adequada dos EUA para defesa de qualquer desafio ao bloco da OTAN, e que este poder deveria não só minimizar as chances de um confronto nuclear, mas possibilitar uma estratégia que, em caso de guerra, preservasse a essência da sociedade existente. Nas suas próprias palavras:

> “Os EUA chegaram à conclusão de que, a medida do possível, a estratégia nuclear básica em uma possível guerra nuclear total deve ser abordada da mesma forma como operações militares convencionais foram realizadas no passado. Isto significa que o principal objetivo militar, no evento de uma guerra decorrente de um grande ataque à aliança, deve ser a destruição das forças militares inimigas, não sua população civil” (ENDICOTT; STAFFORD Jr., 1977[40], apud LOCKWOOD; LOCKWOOD, 2009, p. 21).

No entanto, mais tarde o próprio secretário contradiz este axioma, definindo que a capacidade de infringir dano inaceitável seria baseada em um poderio nuclear capaz de destruir dois terços da indústria soviética, e aniquilar entre um quarto e um terço de sua população. De fato, esta redefinição está mais ligada ao grau de conceituação, do que à própria mudança de conceito, pois a doutrina de destruição assegurada visava em primeira instância destruir a viabilidade do inimigo como sociedade.

A estratégia se baseada em três pilares: ataques de bombardeio aéreo, mísseis balísticos intercontinentais e mísseis balísticos submarinos, através da potencialização do programa Polaris. Como a doutrina de destruição assegurada pregava a manutenção de uma capacidade mínima, capaz de prover a capacidade de dano inaceitável, os estoques de armamentos nucleares necessários diminuíram, de forma que em 1965, o número de mísseis intercontinentais balísticos ICBMs e

---

[39] Do inglês: Mutual Assured Destruction (MAD).

[40] J.E. Endicott and R.W. Stafford Jr., eds., American Defense Policy, (New York: John Hopkins University Press, 1977).

mísseis balísticos lançados de submarinos SLBMs acabaram estabilizando em respectivamente, 1054 e 656 mísseis (LOCKWOOD; LOCKWOOD, 2009).

No âmbito da OTAN, a Estratégia de Resposta Flexível foi internalizada e oficializada a partir de 1967, na primeira revisão estratégica desde 1956, descrita da seguinte forma:

> "Este conceito, que adapta a estratégia da OTAN aos correntes desenvolvimentos políticos, militares, e tecnológicos, é baseado sobre uma série flexível e equilibrada de respostas apropriadas, convencionais ou nucleares, para todos os níveis de agressão ou ameaças de agressão. Estas respostas sujeitas ao controle político apropriado, são projetadas, primeiro para dissuadir agressão, e com isso preservar a paz; mas, caso infelizmente a agressão venha a ocorrer, para manter a segurança e integridade da área do Tratado do Atlântico Norte sob o conceito de Defesa Avançada[41]" (NATO, 1982[42], p. 197, apud SOKOLSKY, 1991, p. 93, tradução nossa).

As transformações pelas quais a defesa estadunidense passou no início da década de 1960 foram extremamente benéficas para o prestígio da marinha. Primeiro, houve a reorganização da formulação estratégica, concentrando no SecDef, além da responsabilidade de análise estratégica do uso, também a equipagem das forças. Isto resultou na mudança de política estratégica nuclear da Retaliação Maciça para a Destruição Assegurada, e consequente diminuição da importância da aeronáutica para a estratégia nuclear, e crescimento relativo da importância da Marinha. Este aumento de prestígio ocorreu através do programa *Polaris* e da inovação dos SLBMs como parte fundamental, especialmente para retaliação, do planejamento estratégico nuclear.

A Marinha logrou inserir-se no cenário nuclear estratégico, não como plataforma auxiliar de lançamento de ataques aéreos com porta-aviões, mas como o próprio elemento de ataque ou retaliação, representado pelos submarinos nucleares de lançamento de mísseis balísticos. Reconhecendo a importância do projeto *Polaris*, e tendo em vista que o eixo de mísseis submarinos do tripé nuclear contava-se com maior desenvolvimento do que o ICBM *Minuteman* (ainda em testes), em 1961, Kennedy acelerou o programa *Polaris* e autorizou a construção de mais 27

---

[41] Do Inglês: "Foward Defense".

[42] North Atlantic Assembly (1982) NATO,Anti-Submarine, requirements and the Need for Co-operation; Report of the Sub-Committee on Defense Co-operation, Brussels.

submarinos, sendo que 15 iniciariam já nos primeiros 6 meses (POLMAR, 1991; MCCGWIRE, 1979).

Do lado oposto do Oceano Atlântico, os países da OTAN, que entendiam a Europa como o alvo inicial, e principal front de uma eventual guerra contra o Pacto de Varsóvia, tratavam de regulamentar e explicitar, não só seu entendimento político estratégico do cenário proposto pela doutrina de Defesa Flexível, mas também suas possíveis táticas frente às diversas formas de agressão, como forma de racionalização e previsibilidade das consequências, que eventuais ações militares da URSS trariam. Dessa forma, a doutrina era exposta fazendo claro que qualquer agressão seria inicialmente contraposta diretamente, pelo conceito de defesa avançada, no mesmo patamar escolhido pelo agressor, seja nuclear ou convencional. Em caso de agressão convencional, caso a defesa convencional falhasse, e uma ameaça de invasão generalizada fosse percebida, o arsenal nuclear seria ativado. Em caso de uso nuclear, os alvos militares seriam priorizados, e por fim, em caso de grande agressão nuclear à OTAN, esta responderia com ataque nuclear generalizado (SCHLESINGER, 1975).

A formulação estratégica de aplicação de força convencional na defesa do front europeu considerava diversos cenários, dentre os quais a Marinha se encaixava mais proeminentemente em dois. O primeiro seria no caso de ataque convencional lançado pela URSS diretamente contra o continente europeu. Neste caso, a habilidade da OTAN em controlar os mares da região incrementaria o poder da organização em projetar poder e implementar uma resposta adequada. Aviação marítima era considerada como extremamente importante para este cenário, e a marinha em geral era considerada fundamental para o controle e apoio de fogo nos flancos sul e norte do continente.

No flanco sul, a principal missão da frota (Força de Ataque Sul - STRIKEFORSOUTH) passou de apoio à estratégia nuclear para apoio ao combate aéreo e terrestre em defesa do território sul do continente, nomeadamente Grécia, Turquia e Itália. Enquanto no front central, o reforço previsto para o caso de ataque não era significativo, pois se trabalhava com a aplicação das forças já mobilizadas na região da Europa Central, no flanco norte o reforço e projeção de poder naval pela OTAN seria provavelmente necessário e significativo. O flanco norte era fragilizado pela não autorização da Noruega para que forças externas se baseassem em seu território, em tempos de paz. Dessa forma, em caso de ataque ao flanco

norte, previa-se a necessidade de amplo reforço anfíbio e aéreo, através de porta-aviões situados na região (SOKOLSKY, 1991). A fragilidade deste flanco era explicita, por isso tornou-se tema frequente em análises estratégicas, e objeto de exercícios militares navais e simulações.

O segundo cenário de atuação da Marinha no continente europeu constituía a peculiar ideia de guerra restrita ao mar. Na visão da OTAN, havia a possibilidade de o confronto com a URSS ficar restrito ao mar ou escalar mais rapidamente no mar, em relação a terra e ar. Entendia-se que para evitar a escalada para outros cenários, os EUA poderiam centrar eventual resposta a um ataque soviético, restringindo-se ao ataque a navios de guerra e mercantes do bloco, desta forma haveria espaço para um eventual confronto de larga escala restrito ao oceano.

Em um confronto desta natureza, o valor estratégico do mar para a atuação das forças marítimas seria apenas de localização e destruição da frota inimiga, algo semelhante a um retorno à época áurea das batalhas navais de caravelas, e uma referência clara ao conceito de subjugação da marinha inimiga para comando do mar, como proposto ainda ao final do século XIX, por Alfred Mahan. Ainda que restrita ao mar, a ideia por trás de tal conflito seria infligir perdas suficientes à marinha soviética, de forma a dissuadir um ataque terrestre, e assim, manter a integridade territorial da Europa. A viabilidade dessa estratégia pode certamente ser questionada, no entanto a possibilidade de hostilidades iniciais ocorrerem nos oceanos, inclusive nucleares, era frequentemente considerada (SOKOLSKY, 1991).

A retomada de investimentos em defesa convencional a partir da doutrina de Resposta Flexível, especialmente após a crise de Berlim em 1961, que expôs a fragilidade da defesa estadunidense em responder de forma proporcional ao impasse, e ao perigo de uma rápida escalada nuclear em um dado episódio. Este alerta foi compreendido no âmbito da formulação estratégica de defesa dos EUA, já no episódio da Crise dos Mísseis em 1962, quando sua atuação fora diferente e mais precisa.

Aparentemente motivado pelo resultado de sua investida em Berlim no ano anterior, e levando em consideração a rápida proliferação de ogivas e melhoramento acelerado da capacidade missilística a dos Estados Unidos, Khrushchev apostou na tentativa de alocar capacidades nucleares em Cuba, no Mar do Caribe, adjacente ao território estadunidense. Embora esta manobra por parte da URSS pudesse representar significativa importância para sua estratégia nuclear, ela estava muito

além de sua capacidade de projeção convencional, especialmente marítima, para que a operação pudesse ser levada a cabo de forma segura.

Controlada diretamente de Washington, de acordo com a doutrina estabelecida, a pressão começou a ser imposta gradualmente à URSS. Os EUA concentraram mais de 100.000 soldados na Flórida, diversos bombardeiros, um terço de seus aviões de combate, e a maior frota para desembarque anfíbio desde a segunda guerra mundial. Mas para sua primeira manobra militar de fato no episódio, a marinha foi protagonista. Com 90 navios de guerra, os EUA estabeleceram um bloqueio naval que cobria em torno de 1,25 milhão de quilômetros de área. No total da operação, foram usados 183 navios e 68 esquadrões aéreos. A URSS respeitou a linha estabelecida pelos EUA e desviou inclusive navios comerciais da região. Da mesma forma que os soviéticos lograram isolar o território em disputa em 1961 na crise de Berlim, os EUA lograram realizar o mesmo em Cuba em 1962. Após alguns dias de bloqueio, a URSS retirou da ilha 42 mísseis, em 9 navios de carga, encerrando a crise (BAER, 1993).

Após a modificação do SIOP-62, os porta-aviões foram retirados de sua função nuclear estratégica, em benefício dos mísseis ICBMs e SLBMs. Esta modificação foi vista paradoxalmente como positiva pela marinha dos EUA. Isto porque a participação destes para o lançamento de ataques nucleares aéreos colocava os navios-aeródromos, equipamentos de muito valor, em grande risco à medida que deveriam manobrar próximo ao litoral soviético. Como parte da doutrina de Resposta Flexível, os navios deveriam ser adaptados para outra função em guerras limitadas, qual seja, em missões de suporte. Dessa forma, esperar-se-ia a diminuição considerável na quantidade de porta-aviões comissionados, no entanto com a Guerra do Vietnam esta tendência não se verificou.

O incidente no Golfo de Tonkin, em 1964, envolvendo o destroier *Maddox,* atacado por barcos torpedeiros, e a sua incursão junto ao destroier *C. Turner Joy* serviram de estopim para Congresso dos EUA autorizar o presidente Lyndon Johnson *à* “[...] tomar todas as medidas necessárias, incluindo o uso de força armada*”* (EUA, 1964, p.18132-33), que inaugurou de fato a intervenção direta estadunidense no Vietnã. Apesar disto, as primeiras forças de marines da Sétima Frota desembarcaram, de fato, em março de 1965, com 1.500 marines em Da Nang (PETERSON, 2008).

A atuação principal da marinha estadunidense no Vietnã foi através de duas operações principais, respectivamente, *Market Time* e *Sea Dragon*. Ambas visavam controlar o fluxo marítimo e cortar as linhas de suprimento do Vietnã do Norte pelo Mar. Embora a Marinha tinha estabelecido o comando do mar na região, isto não impediu o desvio do fluxo de armamentos por rotas terrestres e especialmente através do Delta de Mekong, onde viviam aproximadamente 40% da população sulista. De forma geral, a Marinha preferiu agir onde tinha liberdade de propor ação, nas operações acima mencionadas em águas azuis, longe do litoral vietnamita, e em ataques aéreos através de sua força-tarefa de porta-aviões. Ao invés de entrincheirar-se nas águas marrons de rios turgidos e dos canais do delta, onde os marinheiros se expunham ao fogo inimigo, coberto pela selva nas margens. Mais tarde, o Almirante Zumwalt viria a reconhecer este erro estratégico na operação da guerra, onde se preferiu missões "nobres" ao controle costeiro e patrulha ribeirinha (BAER, 1993), permitindo a operação naval logística e controle localizado por parte do Norte.

De um ponto de vista mahaniano, de fato, os EUA estabeleceram amplo comando e liberdade de ação em águas azuis da região. Seu poderio militar na região estava longe de poder ser desafiado pela marinha Viet Cong, o que em termos mahanianos constituiria o Comando do Mar. Por outro lado, este amplo comando do mar não impediu a ação localizada da marinha Viet Cong e sua operação de suprimento logístico através das águas marrons do litoral, e do Delta de Mekong.

Este paradoxo aponta para o entendimento corbettiano de controle do mar, mas em especial à teorização de Eccles no que diz respeito à graduação e tipos de controle do "mar", medidos por área e tempo. O entendimento de que há um espectro de controle do mar (desde o controle absoluto, passando por controle funcional, controle em disputa, controle funcional inimigo e por fim controle inimigo absoluto) (TILL, 1984) é interessante para entender este caso, pois separadas as áreas de atuação, é possível classificar os EUA como tendo controle absoluto em águas azuis, e os Viet Congs como tendo controle funcional (ou no mínimo controle em disputa) em águas marrons, possibilitando sua ação logística. Da mesma forma, o fogo cerrado à operação dos EUA em águas marrons, pode ser classificado

grosseiramente como uma forma de negação de área (ou negação do uso do mar[43]), ou seja uma tática de guerrilha, pois atuava com fator surpresa e formato “bater e correr”, tornando possível para uma força inferior ameaçar com sucesso uma força superior.

Ao longo da década de 1960, período da doutrina de Resposta Flexível, a Marinha teve por diferentes razões muita relevância para a política de defesa e estratégia dos EUA. A estratégia nuclear do país era o principal vetor de preocupação e investimentos, por isso, com a inclusão dos porta-aviões na estratégia nuclear os investimentos na arma mantiveram-se altos, e posteriormente com a substituição destes pelos SSBNs no programa nuclear de destruição assegurada, representados na figura dos submarinos *Polaris*, mais uma importante capacidade fora agregada à arma.

Desta forma, ao final da década de 1960, assim como na década anterior, a marinha estadunidense contava com ampla superioridade e navegava com liberdade e supremacia marítima mundial. Sua capacidade de submarinos nucleares se desenvolvia com sucesso e sua capacidade de navios aeródromos lhe conferia capacidade de projeção de poder significativa, aliando força-tarefa dos porta-aviões, com suporte logístico móvel, o que permitia projeção global de poder, capaz de ser operacionalizada mesmo durante seu movimento.

Do ponto de vista estratégico, com o incremento de seu equipamento, a Marinha continuou capaz de projetar poder direto na costa de qualquer país do globo, servindo como importante base de ação expedicionária e de suporte à campanhas, especialmente em guerras limitadas, como no Vietnã[44]. Neste sentido, a Marinha continuou ao longo desta década, seguindo formatação visando a implementação de Supremacia e Comando do Mar, seguindo de forma geral os conceitos de Mahan, e consolidando-se inconteste em águas azuis.

---

[43] Do inglês: *Sea Denial*.

[44] A capacidade militar convencional dos EUA era comumente definida como sendo capaz de suportar duas guerras e meia. Ou seja, a capacidade militar dos EUA deveria ser capaz de suportar paralelamente duas guerras, uma no front asiático, outra na Europa e uma guerra local menor, provavelmente na América Latina (GORSHKOV, 1979).

3.3.3 Doutrina Nixon – a Dissuasão Realista (1970 - 1980).

Em 1972, o secretário de defesa Melvin Laird oficialmente detalhou a doutrina estratégica, o que na prática vinha sendo implementada desde 1969, e comumente endereçada como Doutrina Nixon. A nova leitura estratégica, denominada de dissuasão realista, refletia o fardo que o Vietnã impunha ao país, e à demanda social por diminuição em investimentos em defesa. Dessa forma, a nova doutrina estabelecia uma diminuição da participação direta dos EUA no sistema de defesa da OTAN e demais aliados.

Primeiro, os EUA se comprometiam com a manutenção de todos seus tratados de defesa firmados. Segundo, comprometiam-se em prover um escudo de defesa nuclear para qualquer país aliado que tivesse sua liberdade ameaçada.Por último, comprometiam-se com assistências militar e econômica com seus aliados em caso de outros tipos de agressão, mas depositava sobre estes países a responsabilidade primaria de prover os soldados para sua defesa. Sobre o ponto de vista estadunidense, fica claro que paulatinamente diminuiu quanto poder nuclear ofensivo seria necessário para garantir uma dissuasão crível,.Na década de 1950 o requerimento era de “superioridade” nuclear, ao longo da década de 1960 o requerimento passou à “paridade”, e enfim, em 1969, reduziu-se à “suficiência” (LOCKWOOD; LOCKWOOD, 2009).

A própria OTAN rapidamente associou a mudança de postura, já em 1969, com o chamado estudo de Brosio, que demonstrou a ameaça que os aliados se exporiam a partir da metade da década de 1970. Em termos de estratégia marítima, a posição europeia não passava mais por influenciar positivamente a vitória na guerra, mas por proteger e assegurar os flancos norte e sul do continente, enquanto o front decisivo seria travado no centro do continente no cenário terrestre. Mesmo assim, havia pessimismo quanto a capacidade da OTAN em evitar a perda destes territórios laterais (SOKOLSKY, 1991).

Apesar de a década de 1970 ter apresentado significativos avanços em alguns equipamentos, especialmente no que diz respeito ao programa de submarinos nucleares, ligados diretamente à operacionalização da estratégia nuclear, através da conclusão do programa *Poseidon*, em 1971, e do programa

Trident, em 1979; em geral, a década de 1970, foi marcada pela indefinição estratégica da marinha, e sua desconexão com a política de defesa nacional, o que acabou por prejudicar sua renovação e seu desenvolvimento. Já em meados desta década, a diminuição de eficácia da marinha estadunidense era perceptível, exemplificada pela diminuição de sua capacidade operacional e discórdia pública em sua formulação doutrinaria.

Frente a aposentadoria de centenas de navios antigos, o Almirante Zumwalt procurou reconfigurar a marinha em sua formatação de equipamentos, mas acima de tudo, em sua formulação estratégica e missões. No seu entendimento, os vinte e cinco anos de doutrina de projeção de poder e ataques do mar à terra viciaram a marinha em uma estratégia específica, negligenciando outra estratégia que aumentava de importância junto ao crescimento da marinha soviética, qual seja, o controle do mar. Da mesma forma, o almirante entendia que o “vício” da força estava ligado à formação de “guildas” de interesses coorporativos de setores específicos da frota, como por exemplo os pilotos de caças, ou comandantes de porta-aviões (BAER, 1993).

Neste escopo, Zumwalt prescreveu o plano de ação chamado “Project SIXTY”[45]. Percebendo a precarização acelerada da frota estadunidense, o almirante propôs uma guinada estratégica à marinha. Através da substituição das capacidades marítimas, Zumwalt previa um enfraquecimento momentâneo da frota, em um momento de paz, para um posterior aumento da segurança através de uma marinha voltada para o *Controle do Mar* de Cobertt, em detrimento ao *Comando do Mar* de Mahan. Assim, ele conotava a diminuição no escopo da atuação marítima da frota estadunidense, passando de projeção de força na costa adversária, para ênfase em controle de área e linhas de comunicação. As táticas envolveriam principalmente: controle de saídas ao mar, controle de pontos de estrangulamento, operações em áreas abertas, e engajamento local. Para implementação deste plano, o Almirante propunha uma readequação da frota, através de uma política de readequação de custos, que se traduz na manutenção da utilização de porta-aviões multiuso (ataques e ASW, por exemplo) mais custosos, e ao mesmo de navios de controle do

[45] O nome do projeto, que traduzido seria “Projeto Sessenta”, faz referência ao pedido do secretário de defesa, com quem Zumwalt se comprometeu a entregar um plano detalhado de desenvolvimento da Marinha para os próximos quatro anos em apenas sessenta dias.

mar (também multifunções) mais baratos. Sua estratégia baseava-se no reconhecimento da melhora dos equipamentos russos, em especial de seus mísseis, que colocavam em grande risco as valiosas forças tarefas de porta-aviões de ataque estadunidenses (HATTENDORF; PHIL, 2007).

No entanto, o *Project SIXTY*, e posteriormente o *Project 2000*, não fora desenhado por um grupo de planejamento de longo prazo da Marinha, ele foi concebido exclusivamente por Zumwalt e refletia sua visão particular de Marinha, e por isso encontrou pouca aceitação, e muita resistência, tanto internamente na marinha, quanto externamente nas instâncias políticas. As proposições de Zumwalt levantaram um fervoroso debate sobre a concepção de natureza estratégica mais adequada. Neste tema, o questionamento de Norman Friedman remete sensatez ao debate da época: "Será que a distinção entre controle do mar e projeção de poder é realmente útil, ou será que ela não equivale a uma opção estratégica implícita?" (FRIEDMAN,1988, p. 115-116).[46]

O debate estratégico e ausência de doutrina coesa para o desenvolvimento da frota acabou ocasionando o imobilismo da marinha, e sua paulatina diminuição de escopo e possibilidade de atuação, reduzindo a capacidade estratégica estadunidense de travar combates convencionais. Por conseguinte, reduziu-se o conceito de "duas guerras e meia", para "uma guerra e meia" (GORSHKOV, 1979, p. 167). No contexto marítimo, esse impacto foi ainda maior, reduzindo a marinha ao conceito de "marinha de um oceano", e mais grave: ao conceito "uma guerra", ou até "meia guerra" (BAER, 1993, p. 412-413).

Ao final da década de 1970, o SecDef Harold Brown declarou que as capacidades soviéticas foram superestimadas e que a situação da defesa da OTAN não encontrava-se em tão grave ameaça, como predito. No entanto, era fato que a marinha acabava a década com menos de 460 navios, sendo a frota reduzida, especializada e movendo-se pela margem, de acordo com a avaliação política da época, com a qual os oficiais da marinha discordavam. Não resta dúvida que este confuso período foi prejudicial ao desenvolvimento estratégico marítimo dos EUA, em qualquer direção doutrinaria. A lição mais relevante da década de 1970 foi descrita nas palavras de Baer como:

---

[46] Tradução Nossa.

> “A Marinha, assim como qualquer agência de governo, é o instrumento da política nacional, sua sócia minoritária em todos os aspectos, e, dissociá-la de sua posição nacional é dissociá-la da fonte de seu propósito, e de sua força” (BAER, 1993, p. 415).

Este entendimento é similar ao proposto por Huntington em 1954, no qual este advoga pelo alinhamento da Marinha ao propósito estratégico nacional, sob pena de esta perder importância no cenário decisório e principalmente orçamentário da política nacional.

Independente dos resultados empíricos obtidos ao final da década de 1970 pela marinha, o fato é que podemos observar uma tentativa de guinada estratégica drástica por parte do Comandante de Operações Navais, que buscou unilateralmente a aplicação de conceitos ligados diretamente a uma concepção estratégica de controle do mar, com conceitos claramente referentes à Corbett, e ao mesmo tempo, uma reação contrária de uma burocracia desenvolvida em sentido oposto, de igual ou maior intensidade, visando reafirmar os conceitos mahanianos que tradicionalmente guiaram o desenvolvimento estratégico da projeção de poder da marinha estadunidense, ao longo do século XX. Por outro lado, parece claro que a diminuição na disponibilidade financeira, segundo à disposição civil em arcar com os custos de uma grande marinha de projeção de poder, foi um fator determinante na tentativa de alteração da matriz estratégica de desenvolvimento da marinha, buscando alternativas menos custosas, mas que também permitissem certo grau de liberdade de ação e movimento em águas azuis, exemplificado no modelo corbetiano de controle do mar.

3.3.4 Análise do desenvolvimento estratégico marítimo norte-americano (1945-1980).

Procura-se neste item caracterizar o desenvolvimento estratégico da marinha estadunidense desde o início até o auge da guerra fria (1945-1980), como forma de entender as matrizes estratégicas sobre as quais a formulação marítima-estratégica

do período se fundamentou e se desenvolveu. Estas se organizaram de acordo com o Quadro 2 abaixo:

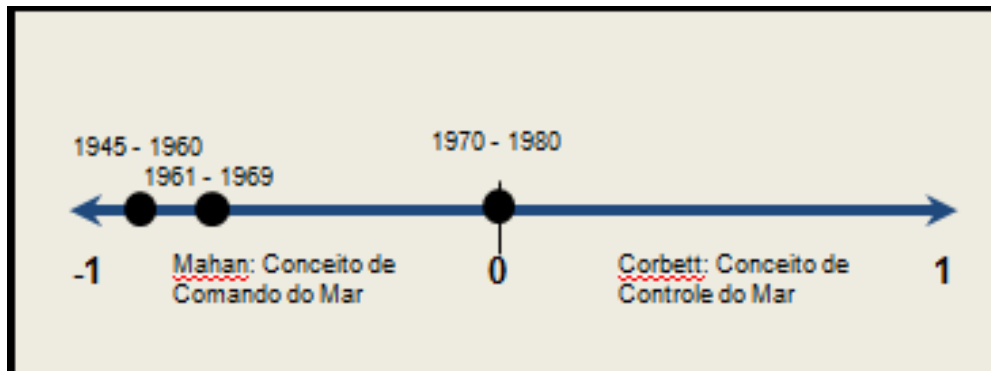
Quadro 2 - Períodos Estratégicos Estadunidenses entre 1945-1980

Período	Estratégia	Proximidade Conceitual	Conceito	Aplicação prática	Caráter
1945-1960	Retaliação Maciça	Mahan	Comando do Mar e Enfrentamento direto de esquadras inimigas	Supremacia e Comando do Mar, Projeção de Poder, Amplo Acesso Costeiro	Ofensivo
1961-1969	Resposta Flexivel	Mahan	Comando do Mar e Enfrentamento direto de esquadras inimigas	Supremacia e Comando do Mar, Projeção de Poder, Amplo Acesso Costeiro	Ofensivo
1970-1980	Dissuasão Realista	Corbett/ Mahan	Controle do Mar e Apoio Terrestre Expedicionário	Negação de Acesso; Controle de Área Específica e linhas de comunicação; Capacidade de enfrentamento direto	Ofensivo/ Defensivo

Fonte: Elaborado pelo autor

De forma geral, e não poderia ser diferente, os conceitos do pensamento do teórico estadunidense e patrono da navegação no país, Alfred Thayer Mahan, estiveram arraigadas no pensamento e formulação estratégica do país ao longo dos três períodos analisados. Nota-se, no entanto, que após vinte e cinco anos de supremacia inconteste dos oceanos, mediante constrangimentos impostos que afetaram sua disposição de desembolso financeiro, e frente ao desenvolvimento acelerado da marinha soviética, na década de 1970, um caminho estratégico alternativo chegou a ser desenhado e teve impacto na formulação estratégica e de desenvolvimento da frota ao longo desta década. A formulação de Eccles (1972), apresentada na seção 2.3.6, é interessante neste aspecto, pois sua graduação de controle do mar por área e tempo reforça a ideia de que o poder relativo dos atores molda de fato sua formulação e opção por alternativas estratégicas distintas.

De forma geral, pode-se colocar em um espectro a evolução do pensamento estratégico marítimo estadunidense, no recorte temporal em voga, na forma da seguinte figura, onde em um eixo unidimensional temos arbitrariamente definidos 0 como ponto intermediário, -1 e 1 como polos dos conceitos de Mahan e Corbett, respectivamente:

Figura 6 - Espectro de inclinação estratégica estadunidense entre 1945 e 1980

Fonte: Elaborado pelo autor.

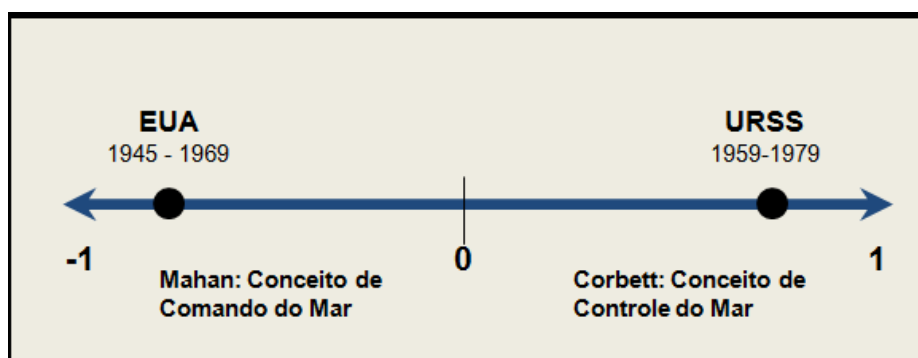
3.4 Comparação de Estratégia e Categorização de Políticas

Geoffrey Till inicia seu clássico livro *Seapower* (2009) propondo uma categorização de marinhas para o século XXI, separando-as em tendências modernistas e pós-modernistas, respectivamente relacionando autonomia e compartilhamento de responsabilidades. Esta conceituação é interessante para relacionar paradigmaticamente a forma organizacional com que os países organizam suas capacidades marítimas: se estes se focam em tarefas específicas, e aceitam compartilhar responsabilidades internacionalmente, ou se organizam suas forças para atuarem em todas as frentes e tarefas. Esta divisão em paradigmas é importante parte da caracterização das marinhas nos dias de hoje no que se refere ao caráter supracitado de autonomia versus compartilhamento de tarefas, e inclusive foi usado para a caracterização das forças contemporâneas, de acordo com o explorado adiante no capítulo 4.

O relevante, no entanto, é salientar a importância que a divisão e categorização de capacidades e tarefas marítimas agregam à análise e tomada de decisão, em termos de políticas estratégicas. Neste aspecto, chama atenção que outra forma de categorização tenha sido historicamente negligenciada, qual seja, a formulação estratégico-conceitual e objetivo das políticas marítimas, quando da tradução e aplicação empírica de sua concepção estratégica (no sentido acadêmico). É opinião deste autor, que este hiato categórico esteja ligado à

percepção do pensamento estratégico marítimo contemporâneo, de que os conceitos e formulações, que neste ensaio foram separados para compreensão, compõem na verdade segmentos de um mesmo objeto conceitual, cujo objetivo é idêntico, qual seja, a maximização da capacidade de poder marítimo. Não é essencial ao debate acadêmico, a divisão do objeto para sua compreensão, pelo contrário, sua composição veio a facilitar o debate nesta área. No entanto, observa-se que houve uma aproximação empírica das formulações políticas marítimas, ora de um, ora de outro conceito. No cenário da Guerra Fria, as formulações de EUA e URSS estiveram em seu maior período ligadas a conceitos mahanianos e corbettianos, respectivamente, de acordo com a Figura 7:

Figura 7 - Proximidade Conceitual das Políticas Marítimas de EUA e URSS em Período Específico da Guerra Fria

EUA
1945 - 1969
URSS
1959-1979
-1
0
1
Mahan: Conceito de Comando do Mar
Corbett: Conceito de Controle do Mar

Fonte: Elaborado pelo autor.

Em termos de formulação e aplicação política, tem-se a percepção que a constituição de forças marítimas, aqui analisadas, tenderam, em períodos específicos, a se direcionar a um segmento conceitual específico, pois frequentemente a acomodação de capacidades militares suficientes para atingir diversos objetivos estratégicos simultâneos não é possível, em virtude do alto investimento necessário, por vezes demasiado custoso. O cenário bipolar da Guerra Fria presta-se bem à explicação deste fenômeno da formulação política marítima, pois contrapõe dois casos, das duas superpotências da época, em momentos econômicos e estratégicos distintos, o que permite a caracterização, categorização e entendimento claro do processo ocorrido.

Assim, argumenta-se que a categorização dos paradigmas conceituais-estratégicos, que guiaram as formulações estratégicas à época, e que estabeleceram os precedentes para a formulação contemporânea, são, do ponto de vista político, e em termos empíricos, muito relevantes, da mesma maneira que a categorização dos paradigmas de autonomia e compartilhamento de tarefas (moderno e pós-moderno) de Till.

Do ponto de vista conceitual, o debate acadêmico sobre comando do mar e controle está pacificado em termos, desde a concepção ecclesiana de tipos e níveis de controle por área e tempo. Do ponto de vista político e empírico, este debate é presente e não constitui termos pacíficos de entendimento, justamente pela contradição supracitada. Desta forma, entende-se pertinente a categorização de vertentes conceituais estratégicas, para o estabelecimento de paradigmas que aumentem a compreensão acerca do desenvolvimento marítimo à época.

Existe uma hierarquia de prioridades estratégicas, que se correlacionam com os objetivos políticos-estratégicos marítimos, que por sua vez compõe a formulação de políticas marítimas, e por fim são transferidas à constituição da frota. Neste sentido, podemos colocar em escala os objetos acima e inferir tendências-tipo de ação, ou seja, paradigmas.

Primeiro, em termos de objetivos estratégicos, em geral os países apresentam uma hierarquia de objetivos semelhante, que no caso da estratégia marítima são, de forma ampla, em ordem crescente: proteção do território terrestre e litoral, proteção do território marítimo, proteção da área costeira marginal, projeção de poder em áreas regionais, projeção de poder em outros cenários, supremacia do mar. Em forma conceitual, correlacionam-se os conceitos marítimos: defesa terrestre, de rios e do litoral, controle do mar territorial e linhas de comunicação, controle de mar e linhas de comunicação da área costeira marginal, projeção de controle marítimo e linhas de comunicação no(s) mar(es) regional(ais), controle do mar e linhas de comunicação em águas azuis e em outros mares (cenários) e por fim, comando do mar[47]. Os objetivos estratégicos se relacionam de acordo com o Quadro 3, abaixo:

---

[47] Comando do Mar aqui se refere à possibilidade de controle absoluto e ação extensiva em qualquer cenário, com ampla liberdade e sem interrupção inimiga (ECCLES, 1972 apud TILL, 1984).

Quadro 3 - Comparativo Objetivos Estratégicos e Marítimos

Objetivos Estratégicos	Objetivos Marítimos
Proteção do Território Terrestre e Litoral	Defesa Terrestre, de Rios e do Litoral
Proteção do Território Marítimo	Controle do Mar Territorial e Linhas de Comunicação
Proteção da Área Costeira Marginal	Controle de Mar e Linhas de Comunicação da Área Costeira Marginal
Projeção de Poder em Áreas Regionais	Projeção de Controle Marítimo e Linhas de Comunicação no(s) Mar(es) Regional(ais)
Projeção de Poder em Outros Cenários	Controle do Mar e Linhas de Comunicação em Águas Azuis e em outros Mares
Supremacia do Mar	Comando do Mar

Fonte: Elaborado pelo autor.

Pode-se correlacionar cada possibilidade estratégica com os tipos e níveis de controle de Eccles, quais sejam: Controle Inimigo Absoluto, Controle Operacional Inimigo, Controle em Disputa, Controle Operacional, e Controle Absoluto, de acordo com a seção 2.3.6.

Assim, ao longo do capítulo, toda a formulação política ligada ao exercício de Controle Absoluto ou Comando do Mar foi correlacionada ao conceito mahaniano, enquanto toda a formulação política vinculada à operacionalização de controle e manutenção de linhas de comunicação, como corbettiana.

Verifica-se, portanto, no cenário de Guerra Fria, uma dicotomia estratégica entre a formulação estratégica mahaniana clássica, voltada à manutenção do Controle Absoluto (Comando do Mar), e a formulação estratégica corbettiana desafiante, voltada a romper o Controle Absoluto instaurado, e possibilitar a defesa, ação pontual, e controle de áreas específicas. Desta forma, o conceito corbettiano não visa enfrentar e derrotar diretamente o Controle do Mar inimigo (como preconizado por Mahan), mas possibilitar sua ação e controle, a despeito do amplo controle do primeiro, desafiando-o, porém não o duelando.

São objetivos estratégicos diversos, definitivamente. Não estão, contudo, relacionados ou restritos a conceitos de defesa e ataque, pois em ambas as

formulações estratégicas pode haver posturas, tanto táticas quanto estratégicas, ofensivas e defensivas. São, portanto, posturas estratégicas, delimitadas por capacidades, levadas a cabo com equipamentos específicos, com fins diversos e específicos. Cabe desta forma, sua categorização para ampliação e esclarecimento do debate e implicações embutidas em cada formulação estratégica. Propõe-se a delimitação da nomenclatura,[48] de acordo com o objetivo primeiro e aplicação empírica da formulação estratégica. Desta forma, temos dois paradigmas, um deles ligado à supremacia marítima, ao comando do mar, ao apogeu do imperialismo, e à conceituação mahaniana: o "Paradigma de Primazia Marítima". O outro ligado ao desafio da hegemonia, ao controle do mar e das linhas de comunicação, e à conceituação corbettiana: o "Paradigma de Segurança Marítima", de acordo com o Quadro 4, abaixo:

Quadro 4 - Comparação de Paradigmas de Formulação Política Marítima

	Paradigma de Primazia Marítima	Paradigma de Segurança Marítima
Teórico Ícone	Mahan	Corbett
Conceito Chave	Comando do Mar (controle Absoluto)	Controle do Mar e de Linhas de Comunicação
Posicionamento Estratégico	Expansionista e Impositiva	Contraposição, Desafiante ao comando absoluto
Estratégia Tipo	Controle global e atuação no litoral alheio	Controle litorâneo e controle do mar em áreas pontuais
Capacidade Tipo	Todas - em especial forças-tarefas expedicionárias	Equipamentos de controle do mar e negação de área

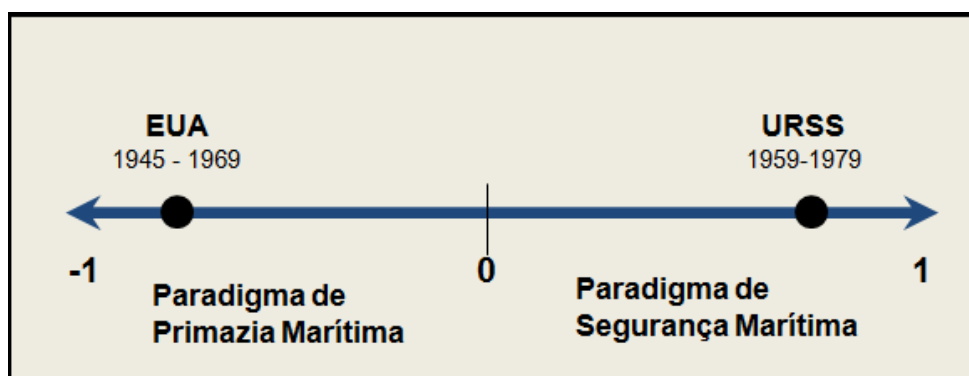
Fonte: Elaborado pelo autor.

Com o estabelecimento destes paradigmas, permite-se visualizar melhor os desenvolvimentos descritos neste capítulo, e posicioná-los quanto a sua proximidade conceitual aos paradigmas. Neste aspecto, pinçamos especificamente os períodos considerados mais significativos de implementação política estratégica

[48] Poder-se-ia denominar os paradigmas por sua origem conceitual, Estadunidense (Mahan), e Britânico (Corbett), porém a aplicação áurea do paradigma mahaniano (inclusive descrito por este) foi pelo Império Britânico, da mesma forma que o paradigma corbettiano fora desenvolvido ao seu apogeu na União Soviética, causando confusão, e restringindo seu entendimento. Dunnigan (2003) usa, no entanto, o nome de Doutrina Russa para descrever a formulação estratégica da Guerra Fria.

de EUA e URSS, neste período. Por duas razões básicas, primeiro porque tratam-se de períodos significativos de recorte temporal e uniformidade de direcionamento estratégico, e segundo porque dispor todos os direcionamentos estratégicos no espectro confundiria a percepção de que há de forma geral e por um período considerável, direcionamentos políticos marítimos específico pelos países. Dessa forma, pode-se compor o seguinte eixo unidimensional, no qual temos arbitrariamente definidos 0 como ponto intermediário, -1 e 1 como polos dos Paradigmas de Primazia e Segurança, respectivamente, de acordo com a Figura 8:

Figura 8 - Eixo de posicionamento dos Paradigmas de Primazia e de Segurança Marítima

EUA
1945 - 1969
URSS
1959-1979
-1
0
1
Paradigma de Primazia Marítima
Paradigma de Segurança Marítima

Fonte: Elaborado pelo autor.

Por fim, reafirma-se que ao longo da Guerra Fria é perceptível padrões de formulação e desenvolvimento de políticas marítimas, que dialogam diretamente com conceitos estratégicos específicos, formando paradigmas de formulação política marítima. Estes paradigmas são extremamente válidos para a compreensão das políticas implementadas à época, mas, além disso, prestam-se à tabulação e direcionamento de formulações de políticas marítimas atuais, que se relacionam com os mesmos aspectos e conceitos estratégicos. Dessa forma, verificou-se que no cenário da Guerra Fria, os países analisados, tendo clareza de seus objetivos estratégicos e marítimos, e das suas capacidades financeiras, puderam através destes paradigmas, buscar o desenvolvimento de capacidades militares marítimas mais efetivas e adequadas, de acordo com o paradigma e os objetivos visados.

Tendo-se por base a comparação formulada neste capítulo, torna-se interessante a análise de formulações políticas marítimas atuais, visando verificar a

pertinência dos conceitos lançados e paradigmas enunciados. Somente a partir da análise de políticas atuais pode-se concluir se estes paradigmas refletem uma situação especifica de desenvolvimento estratégico da Guerra Fria, ou se podem de fato ser transpostos para o cenário multipolar, do pós-Guerra Fria. Esta análise é realizada no próximo capítulo.

4 PARADIGMAS DE FORMULAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS MARÍTIMAS DE ESTADOS UNIDOS, CHINA E AUSTRÁLIA NO PÓS-GUERRA FRIA

No capítulo anterior, buscou-se ampliar a discussão acerca da correspondência entre formulação conceitual acadêmica e aplicação empírica de conceitos na formulação e desenvolvimento de políticas estratégicas marítimas. A caracterização bipolar do período da Guerra Fria se presta para a análise e contraposição de elementos concorrentes entre os países chave, quais sejam, EUA e URSS, mas também analisar a variação do desenvolvimento e formulação de políticas em cada um dos países em reação direta ao desenvolvimento da superpotência antípoda. Neste aspecto, foi possível delinear traços marcantes de conceitos estratégicos nos desenvolvimentos e formulações de políticas marítimas de ambas as potências, a ponto de se estabelecer paradigmas de formulação política marítima, que predominaram em cada um dos países em determinada época, em parte coincidente.

Neste capítulo, a argumentação segue no sentido de análise de formulações políticas atuais, buscando contextualizá-las a partir do início do novo milênio, focando o núcleo de sua análise em documentos e análises balizadores do desenvolvimento de políticas marítimas de alguns países-chave, especialmente entre 2001 – 2013. Como a fronteira temporal está demasiadamente próxima à escrita deste trabalho, é possível que algum acontecimento ou documento relevante tenha passado ao largo da atenção do autor.

Para a análise deste período, foram coletados dados a partir de instrumentos e fontes diretas, quais sejam, documentos de formulação estratégica dos países, bem como foram coletados relatórios e análises dos objetos em voga, visando validar seus objetivos e preceitos lançados, mediante análise crítica destes. Neste capítulo do trabalho, ao contrário do capítulo anterior, foi procurado incidir uma análise mais direta ao objeto das políticas marítimas dos países, uma vez que a contextualização e conceituação do debate acadêmico fora desenvolvido no capítulo 2, e a construção de paradigmas analíticos, a partir da experiência da Guerra Fria, já fora aprofundada no capítulo 3.

Dessa forma, procedeu-se a análise das formulações de políticas marítimas de países-tipo, considerados relevantes no cenário de desenvolvimento estratégico global e nacional, assim permitindo ao final deste capítulo a transposição dos paradigmas inaugurados a partir da análise do capítulo anterior, visando verificar a manutenção de sua pertinência, para a análise de formulações políticas marítimas atuais. Os países escolhidos para a análise deste capítulo foram os Estados Unidos, China e Austrália. A escolha seguiu critérios que tornam os casos relevantes para a análise deste trabalho, tendo em vista o propósito deste estudo.

Os Estados Unidos continuam sendo a maior potência mundial, também em termos marítimos, e sua formulação em política marítima permanece pertinente para à análise do tema. A China já representa a segunda maior economia do planeta e seu desenvolvimento militar acelerado lhe confere amplo interesse da comunidade acadêmica internacional, bem como dos governos de diferentes países, por desenvolver uma capacidade de contraposição ou resistência às capacidades norte-americanas, realizando de certa maneira o papel realizado pela URSS durante a Guerra Fria. Credencia-se, assim, com status de importante objeto de análise para o entendimento do desenvolvimento de políticas marítimas na contemporaneidade. Por fim, a Austrália não constitui uma grande potência, no entanto, este país tem produzido vasto debate em termos de estratégia marítima, ao passo que contém algumas semelhanças com o Brasil (potência média, conformação geográfica de amplas proporções e com grande faixa litorânea, etc.). Neste sentido, visando produzir uma análise que seja, além de pertinente no certame acadêmico, contribuinte ao entendimento nacional acerca das possibilidades de formulação de políticas marítimas do Brasil, escolheu-se este país para aproximar o debate estratégico a um país de características similares ao nosso.

4.1 Análise de Políticas de Estratégia Marítima dos Estados Unidos no Pós-Guerra Fria

No período do pós-Guerra Fria, os EUA voltaram a se encontrar em uma situação similar ao pós-Segunda Guerra Mundial. Pois, com a queda do Muro de Berlim e o final da Guerra Fria, os EUA não contavam mais com a silhueta soviética

para competir com seu desenvolvimento marítimo. A Marinha estadunidense não contava com adversários iguais, ou sequer páreos, que pudessem ser imaginados em um horizonte de curto a médio prazo. Neste período, o país se focou em expandir ao máximo e projetar seu poder marítimo com operações anfíbias em litorais alheios[49]. Neste sentido se inserem os mais conhecidos documentos da época *"...From the Sea*" e "*Foward...From the Sea*"[50], que delimitavam a estratégia de operar nos limites marítimos com deslocamento avançado de tropas a partir de forças-tarefas ao redor do mundo. Esta estratégia permaneceu inalterada até os atentados de 11 de setembro de 2001, e fora usada inclusive na primeira fase da Guerra do Iraque em 2003 (HATTENDORF; PHILL, 2006).

Frente às preocupações com ações terroristas do início da década, o termo "Marinha de Mil Navios"[51] ganhou proeminência já partir de 2005, chamando a atenção para a necessidade de cooperação interagências, e parcerias internacionais para garantir a segurança da navegação e temas de interesse comum (MORGAN; MARTOGLIO, 2005). Mas foi somente em 2007, durante o 18º Simpósio Internacional sobre Poder Marítimo, que o Chefe de Operações Navais Gary Roughead, junto com suas contrapartes da Guarda Costeira e Corpo de Fuzileiros Navais apresentou a intitulada: "Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo no Século 21"[52] (HATTENDORF; KENNEDY, 2009).

Dentre os objetivos básicos do documento lançado em conjunto pelas três forças marítimas estadunidenses, está definido: assegurar os EUA de ataques diretos, assegurar acesso estratégico e assegurar a manutenção de liberdade de ação global. O modo de buscar estes objetivos seria a partir do fortalecimento de alianças e parcerias existentes e emergentes para o estabelecimento de condições securitárias favoráveis. A preocupação básica desta lógica é o surgimento de ameaças hibridas, que circulam entre organizações governamentais e não-

---

[49] Embora ema gama de estratégias concorrentes tivessem sido advogadas ao longo da década de 1990, no intuito de adaptar-se a um mundo sem a bipolaridade. As principais correntes foram, o Neo-Isolacionismo, o Engajamento Seletivo, a Segurança Cooperativa, e a Primazia. As duas últimas estratégias são verificadas desde então, a segurança cooperativa por meio da intervenção eventual para manter a normalidade do sistema e a primazia como projeção de poder em escala global (POSEN,1999).

[50] Em uma tradução literal, significam, respectivamente: "...Do Mar" e "Em Frente, a partir do Mar".

[51] Do termo original em Inglês "1000-Ship Navy", de Morgan e Martoglio, na Revista Proceedings, 2005.

[52] Do inglês "A Cooperative Strategy for the 21th Century", abreviado (CS-21).

governamentais, em estados falidos, organizações criminosas ou terroristas, usando armas de grande impacto, de forma assimétrica (USA, 2007). Assim, através deste documento, os EUA reafirmam a existência de um sistema marítimo pacífico estabelecido, cujo fiador é o próprio país, e convoca aos demais países que se somem no esforço de resguardar a segurança e defesa desse sistema. No interesse do próprio país, o estabelecimento de tal modo de monitoramento e controle sobre ilícitos, atos terroristas, e eventuais distúrbios às linhas de comunicação estabelecidas, junto aos aliados, é ao cabo uma forma de defesa em profundidade para os EUA.

Para execução da estratégia anunciada os EUA preveem seis tarefas-chave, ou *Imperativos Estratégicos*[53]*,* quais sejam:

> Limitação de Conflitos Regionais através de projeção decisiva de força marítima. [...] Dissuadir guerra com potências. [...] Vencer nossas Guerras. [...] Contribuir para a defesa em profundidade. [...] Nutrir e manter relações cooperativas com mais parceiros internacionais. [...] Prevenir ou conter rupturas locais antes que elas impactem o sistema global; (USA, 2007, p. 9-11)".

Em suma, o documento buscar manter, a medida do possível, a presença ofensiva dos EUA para dissuasão e controle do mar, dando ênfase a sua capacidade de projeção e de manutenção de acesso ilimitado, porém convocando seus aliados para compartilharem a tarefa de manutenção de segurança, combatendo a pirataria, terrorismo, etc. e a realização de missões humanitárias conjuntas. É importante notar que este documento se insere em um período de reflexão acerca das missões da marinha, de divisão de responsabilidades[54], e de otimismo quanto à estabilização e manutenção de um sistema mundo baseado na liderança militar estadunidense e no compartilhamento de responsabilidades para a segurança do mesmo.

---

[53] Do inglês Strategic Imperatives.

[54] Vale lembrar que em 2004 foi publicada a 1ª Ed. Do Livro Seapower (Poder Marítimo) de Geoffrey Till, no qual o acadêmico lança mão do conceito de marinhas Modernas e Pós-Modernas. Desde então, o debate acadêmico foi pontuado por discussões de tom Liberal (em termo das Relações Internacionais), focados na existência de um sistema internacional globalizado, no qual as responsabilidades seriam compartilhas em busca de uma governança compartilhada. Hattendorf esclarece essa nova visão marítima, dizendo que o Tridente, símbolo do Poder Naval, antes representava os componentes do cenário naval: superfície, subaquático e o céu, ao passo que no futuro passarão a representar as funções navais: militares, diplomáticas e policiais (2011).

Por um lado, é relevante a ênfase do CS-21 em elevar o status da prevenção de conflitos ao mesmo patamar da vitória em guerras. Por outro lado, pode-se considerar a divisão de responsabilidades, ou *"buck-passing"*[55], como um reconhecimento à limitação das capacidades estadunidenses, também analisada como o "declínio elegante"[56] das capacidades do país. Assim, os conceitos de "Marinha de Mil Navios" e de "Estações Globais de Frota", só poderiam ser entendidos como o reflexo da transformação estratégica na aplicação de forças militares pelos EUA, seguindo o fracasso representado pela doutrina unilateral de ataque preventivo (ERICKSON, 2008).

Da mesma forma, tendo em vista os traços de caráter mahaniano presentes no pensamento estratégico estadunidense, pode-se descrever sua estratégia marítima como servindo à sua própria hegemonia global, ao invés de estar a serviço de uma ordem marítima mundial. Ou seja, a ideia hegemônica dos EUA não se modifica, pois por trás da cooperação estão os interesses americanos. Ter parceiros e aliados também serve aos interesses globais dos EUA (BAOFU, 2008).

Apesar do tom eufórico e cosmopolita, inaugurados através do CS-21, sua operacionalização destacada a partir da edição do documento Conceito de Operações Navais[57] de 2010, que apresenta uma visão mais cética e menos romântica da situação mundial e da operacionalização das missões e tarefas da Marinha dos EUA. Em parte, esta mudança está ligada aos acontecimentos da segunda metade da década: a crise internacional que penalizou sobremedida o país e a crescente percepção de novos atores emergentes e possíveis adversários no sistema internacional. De forma que o NOC 10 reafirma os conceitos inaugurados pelo CS-21, nele estão discriminadas as principais virtudes e ameaças ao controle marítimo estadunidense.

Similar aos demais documentos dos EUA a partir de 2010, como o *National Security Strategy* (2010b) e o *Quadrennial Defense Review Report* - QDR (2010c), o NOC 10 tem como foco a manutenção do comando marítimo e do acesso aos teatros navais em todo o globo. A discussão não se direciona à negação do mar dos

---

[55] Expressão em inglês, que significa: a prática de mudança de responsabilidade sobre algo para outrem (OXFORD, DICTIONARY, 2014).

[56] Expressão em (HOFFMANN, 2010, p. 52).

[57] Do Inglês: Naval Operations Concept, 2010 (NOC 10).

Estados Unidos, mas à garantia de acesso e operação do país em todo o globo (USA, 2010a, 2010b, 2010c). Dessa forma o documento se detém muito mais a explicação da operacionalização das chamadas "Forças Navais Globalmente Distribuídas, sob medida para Missões, Regionalmente Concentradas"[58], ou seja, relaciona-se mais amplamente com a parte de *hard power* do documento predecessor (CS-21), no que se refere à presença ofensiva, controle do mar, e projeção de poder. Faz-se presente uma listagem para mitigação conceitual referente aos desafios percebidos, quais sejam, de adversários de águas azuis cada vez mais capazes, armas de anti-acesso a cenários, sistemas de armas para negação de área em litorais e tecnologias para interromper capacidades espaciais e cibernéticas (EUA, 2010a).

Em virtude da preocupação do país com as capacidades de anti-acesso e negação de área (A2/AD)[59] de países terceiros, o relatório quadrienal QDR prescreveu, em fevereiro de 2010, ações visando manter acesso global em qualquer cenário, como expansão da capacidade de ataque de longo alcance, desenvolvimento de Veiculo Submersível Não-Tripulado, Garantia de Acesso ao Espaço, e em especial a criação de um Conceito Conjunto de Batalha Ar-Mar[60]. Apesar de a Marinha enfatizar que se trata de um conceito e não de uma estratégia, e não ser relacionada diretamente à China, é uma medida entendida largamente como uma reação dos EUA às capacidades navais assimétricas da China, tais como, submarinos, mísseis anti-navios, e navios de ataque de pequeno porte, todos estes vistos como projetados para minar as vantagens da marinha estadunidense (TILL, 2012).

A mesma concepção é usada no *National Military Strategy*[61] de 2011, quando da descrição do ambiente estratégico: os denominados "Espaços Globais Comuns"

---

[58] Este termo abrange, na verdade, dois Conceitos: "Forças Navais Globalmente Distribuídas, sob medida para Missões" e "Regionalmente Concentradas", do inglês: Globally distributed, mission-tailored naval forces; e regionally concentrated.

[59] Sigla do Ingês: Anti-Access e Area-Denial, logo A2AD. O Conceito de Anti-Acesso e Negação de Área, de acordo com o Air-Sea Battle (ASB) de 2013, caracterizam-se como: *Anti-Acesso (A2): Ação visando retardar o deslocamento de entrada de forças aliadas em um cenário ou coagir as forças a operarem à distâncias superiores do cenário, do que estas prefeririam operar. A2 Afeta o movimento para o cenário. [...] Negação de Área (AD): Ação visando impedir operações aliadas dentro de áreas que o adversário não possa ou não impeça acesso. AD afeta a manobra dentro do cenário (USA, 2013, p. 2).*

[60] Do inglês: Air-Sea Battle Concept.

[61] Estratégia Militar Nacional, tradução nossa.

e “Domínios Globalmente Conectados” são espaços (marítimo, aeroespacial e cibernético) onde o acesso assegurado e a liberdade de manobra são desafiados tanto por atores estatais, quanto não-estatais. Neste contexto, o documento afirma que, crescentemente os estados[62] vêm desenvolvendo e adquirindo mecanismos e sistemas de negação de acesso e negação de área (especialmente capacidades de submarinos e de mísseis cruzadores), que desafiam a habilidade estadunidense de projetar poder (USA, 2011, EUA 2010b).

O debate em torno dos conceitos de Anti-Acesso e Negação de Área (A2/AD)[63] já virou senso comum, especialmente a partir da metade da década de 2000, com sua inclusão e caracterização nos documentos de defesa estadunidenses. Sua definição contemporânea aparece assim descrita no *Conceito de Batalha Ar-Mar* [64]de 2013:

> “**Anti-Acesso(A2):** Ação destinada a retardar o deslocamento de forças aliadas para um cenário ou implicar na operação de forças à distância superior do local de conflito, do que estas normalmente prefeririam. A2 afeta o movimento para o cenário”.
>
> “**Negação de Área (AD):** Ação destinada a impedir operações aliadas dentro de áreas onde um adversário não pode ou não tenha prevenido acesso. AD afeta a manobra dentro do cenário” (USA, 2013, p.2).

Por vezes, tratado como um novo conceito, A2/AD remonta na verdade ao pensamento estratégico marítimo explicitado no início da seção 2.3. De uma perspectiva histórica a concepção de Negação de Acesso ou de Área está intimamente ligada ao conceito de estabelecimento de Comando e Controle, que em última análise remontam a Mahan e Corbett. A estratégia de negar área ou acesso, encontra seu preceito conceitual na concepção mahaniana de estabelecer Comando do Mar, e negá-lo a seu inimigo. Somando a este conceito a descrição de Corbett, no que diz respeito à ruptura pontual do Comando do Mar, por área e tempo, por uma força assimetricamente menor, temos os meios de implantação de A2/AD. Ou seja, o desafio de uma força menor ao comando de uma força maior, visando não

---

[62] No documento “Sustaining US Global Leadership: priorities for 21st Century Defense” (2012b), (Sustentando a Liderança Global dos EUA:prioridades para a Defesa no Século XXI) o Departamento de Defesa cita explicitamente a preocupação com A2AD, usando os exemplos de China e Irã.

[63] Do inglês Anti-Acess e Area Denial

[64] Do Inglês: Air-Sea Battle Concept, 2013.

permitir o controle (ou comando) de uma área, transformar o cenário em uma “terra de ninguém” ou “mar de ninguém” (TANGREDI, 2013).

De fato, apesar da concepção teórica não ser nada recente, a percepção de sua aplicação empírica, e seu o desenvolvimento da nova alcunha, vem crescendo desde a Guerra Fria. Ao final da década de 1970 a URSS contava com uma marinha estabelecida visando principalmente a negação do uso do mar próximo ao território soviético e estabelecimento de controle seletivo de áreas e linhas de comunicação (como melhor explorado ao longo do Capítulo 3).

Na década de 1980, para conter o front central europeu em caso de uma guerra entre OTAN e Pacto de Varsóvia, os EUA desenvolveram a *Estratégia Marítima*[65], de 1986 (HATTENFORD; PHIL; SCHWARTZ, 2008), que sinopticamente pregava a operação marítima e ataque aéreo nos flancos europeus, visando a dispersão soviética do front central, aumentando as possibilidades de defesa deste. Em uma análise posterior do documento, no Pentágono, concluiu-se que a Estratégia Marítima de 1986 acarretaria em perdas muito significativas de capacidades para os EUA, especialmente de Porta-Aviões, referidos por críticos como alvos fáceis para as capacidades de negação do mar soviéticas. Assim esta avaliação passou a ser conhecida como “Estudo Anti-Marinha”. Pela carga politicamente inadequada do nome conferido, este foi transformado em “Anti-Acesso”, e a partir de então o novo termo foi amplamente difundido, especialmente na percepção de riscos a partir de análises das políticas estratégicas estadunidenses do pós-Guerra Fria, que necessitavam pregavam operação no território, a partir de aproximação e acesso marítimo (TANGREDI, 2013).

Desta forma chegamos à concepção moderna de A2/AD, que reflita, na verdade, uma nova roupagem da estratégia assimétrica de negação do mar, adicionando novos fatores, próprios da guerra contemporânea, quais sejam, operação conjunta de ambientes espacial, marítimo, aéreo, terrestre e cibernético, através de capacidades de alta velocidade, em especial de artilharia (principalmente mísseis cruzadores e balísticos), aeronaves, submarinos, sensores de C4ISR[66], guerra cibernética, e etc. (USA, 2013). A estratégia de A2/AD é particularmente

[65] Do Inglês: Maritime Strategy, 1986

[66] Conceito que reúne: Comando, Controle, Comunicação, Computação, Inteligência, vigilância e reconhecimento.

importante, pois abre caminho para potências menores desafiarem com grande capacidade a projeção de poder e Comando do Mar dos EUA, mediante aplicação de estratégias marítimas específicas, fundeando formulações políticas de acordo

Neste contexto, surge o Conceito de Acesso Operacional Conjunto - JOAC (Joint Operational Access Concept) (2012a), que visa desenvolver mecanismos normativos, tecnológicos e bélicos conjuntos para a manutenção e salvaguarda de acesso, manutenção da segurança, provimento de supervisão e responsabilidade, bem como formulação de normas internacionais que rejam os espaços comuns e domínios conectados. A sinergia entre domínios é o conceito fundamental para o funcionamento da JOAC, e basicamente refere-se ao prestígio das vantagens de cada domínio integrado, para maximizar o impacto prover superioridade às missões (USA, 2011, 2012a).

Ou seja, as capacidades marítimas estadunidenses estão postas de tal forma a garantirem não só a proteção territorial dos EUA, mas especialmente voltadas a projetar poder em todo o mundo, e garantir liberdade de acesso em todos os cenários. A JOAC é o principal mecanismo[67] estadunidense visando a capacidade de manutenção e resguardo de acesso irrestrito nos grandes espaços comuns e domínios conectados. Neste aspecto, os EUA estão voltados largamente, não somente a negação de acesso e área de seu território, mas especialmente à manutenção de acesso em áreas alhures. Quanto às missões de securitização do espaço marítimo e operações humanitárias, o país promove o compartilhamento de responsabilidades e custos com seus parceiros e aliados. De forma geral, podemos caracterizar os EUA como pendendo para um foco em missões de *High-End*[68]*,* e lançando mão de seus aliados e parceiros para a execução de missões de *Low-End*[69].

Relacionando graficamente a formulação política marítima dos EUA entre 2007-2013, em um espectro de contraposição de Paradigmas de Primazia e

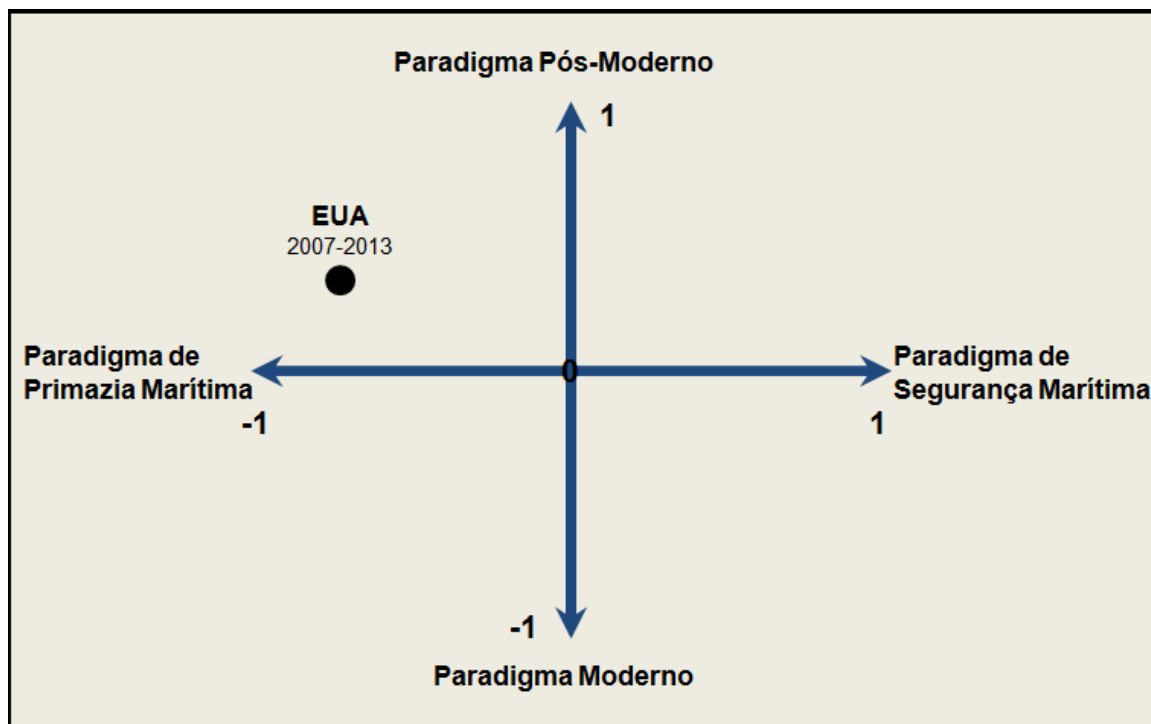
---

[67] Respeitando sua posição dentro da Estrutura de Comando: 1.Estratégia: Sustaining US Global Leadership: Priorities for 21st century defense – (USA, 2012b), 2. Operações Conjuntas - Capstone Concept for Joint Operations: Joint Force 2020, (USA, 2012c), 3. Acesso Operacional Conjunto - JOAC (USA, 2012a), 4.1. Batalha Ar-Mar – ASB (USA, 2013), 4.2 Operações de Entrada (Joint Concept of Entry Operations).

[68] Expressão que denota maior especificidade, ou qualidade.

[69] Expressão que denota menor especificidade, ou qualidade.

Segurança Marítima, mas também de caracterização da formulação política entre Moderna ou Pós-Moderna, de acordo com a Figura 9, temos:

Figura 9 - Enquadramento da Formulação Política Marítima dos EUA entre 2007-2013

Fonte: Elaborado pelo Autor.

Em termos de possíveis pontes entre a teoria e a formulação estratégica marítima empírica existem alguns pontos bem evidentes. O primeiro é a inovação trazida pelo CS-21 no sentido de divisão de tarefas entre os aliados para a realização de tarefas e securitização do ambiente marítimo[70]. Esta formulação política se relaciona diretamente com os conceitos de marinha pós-moderna lançado por Till (2009), no sentido da existência de um sistema ordeiro globalizado, onde cada país aliado pode contribuir com tarefas específicas visando a segurança sistêmica, e os próprios EUA se propõe a compartilhar parte das missões e prerrogativas com os demais países, denotando uma tendência ao pós-modernismo de Till. No entanto, por parte dos EUA, existe uma hierarquia de missões, na qual

[70] A divisão de tarefas e terceirização de missões, embora carregue semelhanças com o ocorrido na década de 1970, ao final de Guerra do Vietnã na formulação estadunidense, a formulação atual se diferencia à medida que não trata do repasse aos países aliados de sua própria defesa, se não o repasse da responsabilidade em contribuir com a defesa do sistema globalizado.

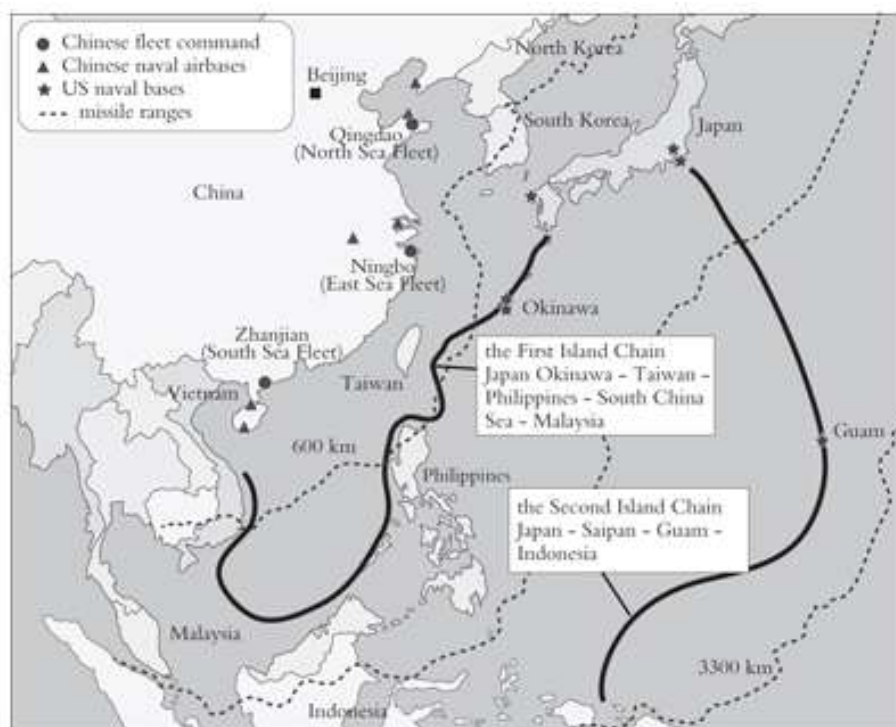
este não abre mão de contar com força de projeção de poder e presença avançada, para resguardar sua liberdade absoluta de operação em quaisquer que sejam os cenários. Neste caso, percebe-se que a tradição mahaniana do país continua fortemente presente em sua formulação política relacionada ao Paradigma de Primazia Marítima. Por outro lado, o país percebe a crescente pertinência dos estados costeiros, e o impacto que marinhas relativamente menores podem ter no sentido de estabelecer controle do mar e A2/AD. Isto reflete o reconhecimento dos EUA à validade conceitual corbettiana, e à eficácia da formulação política relacionado ao Paradigma de Segurança Marítima.

4.2 Análise de Políticas de Estratégia Marítima da China no Pós- Guerra Fria

A concepção de Mao Tsé-Tung de implementação do seu conceito de “Guerra do Povo” e de “Defesa Ativa” no ambiente marítimo foi descrita pelo próprio: *Nós devemos construir uma marinha forte contra as agressões do Imperialismo.* (Mao, 1952, em FAZ, 2014, p.1). Entre as décadas de 1950-1970 à marinha chinesa possuía três missões básicas: proteção costeira de atividades ilícitas (pirataria e grupos políticos, como o Kuomintang), assistir ao exército oportunamente na retomada de Taiwan, e prevenir invasão imperialista pelo mar (TSAO, 2006). Somente a partir das reformas de Deng Xiaoping, com a reorganização e modernização de setores-chave, que proporcionaram o rápido crescimento econômico do país, a partir de 1978, que a marinha chinesa passou a desenvolver um novo rumo. A partir da reorganização do conceito “Guerra do Povo, em condições modernas” e de “Defesa Ativa”, adaptando seu caráter de defesa em profundidade, para defesa de fronteiras, a marinha acabou sendo elevada em sua importância no contexto da defesa nacional (Shambaugh, 2002). Na prática, a reorganização de Deng visava redirecionar a função da marinha adicionando aos propósitos de combater o imperialismo, invasão e intimidação, o propósito de proteger os interesses marítimos chineses, assim este posicionamento combina elementos ofensivos e defensivos.

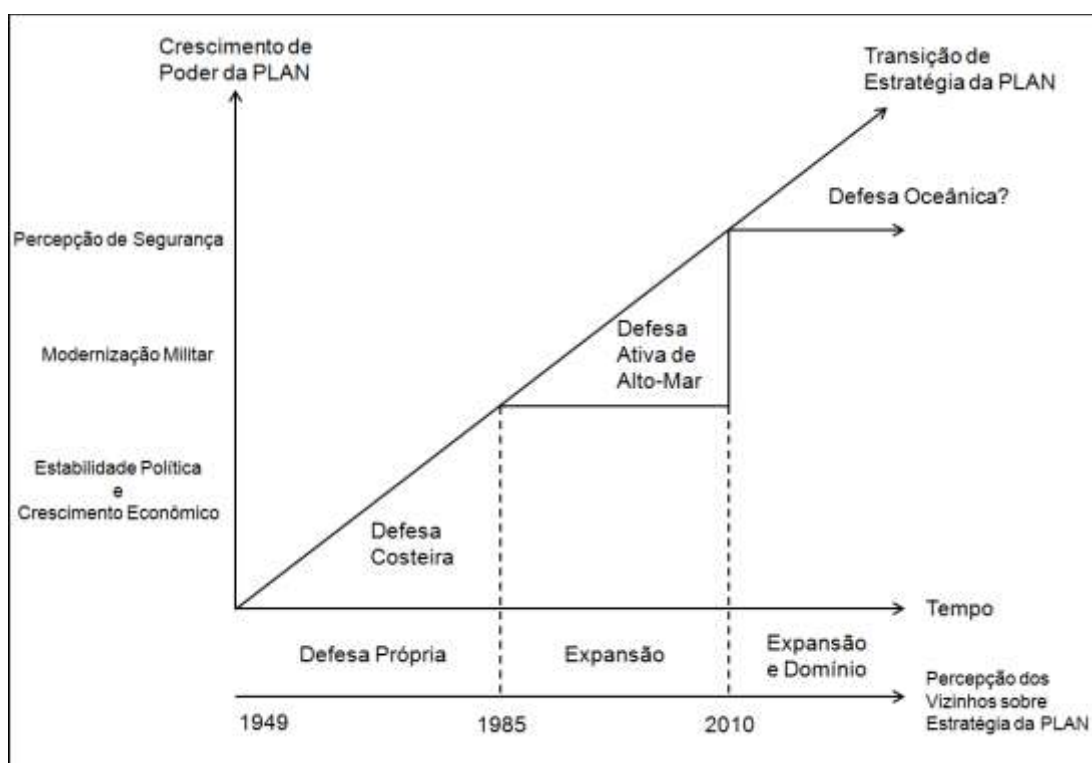
A indicação do Almirante Liu Huaqing para Comandante da Marinha do Exército de Libertação Popular (PLAN), em 1982, foi de extrema relevância, pois

formatou as bases do pensamento marítimo chinês, e de formulação política marítima chinesa, aplicados em parte até a atualidade. Liu foi veterano da Guerra Civil, enviado à União Soviética em 1954 para estudar na Academia Naval de Frunze, sob a tutela do futuro Comandante da Marinha Soviética, Almirante Sergei Gorshkov (TRITLE, 2007). Liu assumiu o Comando da PLAN em um importante momento de reformulação e ampliação da política marítima chinesa e modificou o “aumento quantitativo de capacidades” pelo “aumento qualitativo de capacidades”. Definiu ainda a “Estratégia de Defesa Ativa de Alto-Mar[71]” estendendo o conceito de defesa costeira. Assim, a Estratégia Marítima chinesa passou empiricamente à uma estratégia de defesa regional, independente e autônoma, visando a manutenção territorial e objetivos marítimos, com uma definição de atuação regional primária definida pela região da “Primeira Cadeia de Ilhas” (Mar Amarelo, Mar do Leste da China, e Mar do Sul da China), e posteriormente estendida, a medida do desenvolvimento de capacidades, para a “Segunda Cadeia de Ilhas” (TSAO, 2006), de acordo com a Figura 10:

Figura 10 - As Duas Cadeias de Ilhas da Ásia

Fonte: ISJ, 2013.

71 Traduzido do Inglês: Offshore.

O pensamento de Liu previa em sua formulação, o desenvolvimento de controle marítimo, definido em três fases: a primeira seria de controle marítimo costeiro e de projeção de controle até a primeira cadeia de ilhas até o ano 2000, a segunda seria a extensão da área de controle até a segunda cadeia de ilhas, até 2020, e a terceira seria a transformação da PLAN em uma força global até 2050 (COLE, 2010). Tsao divide a expansão e transição estratégica da PLAN em três níveis, defesa costeira, defesa ativa de alto-mar e defesa oceânica, relacionando com a percepção de segurança da China e dos vizinhos, até a década de 2000, segundo a Figura 11, abaixo:

Figura 11 - Análise Sistemática da Estratégia da PLAN em três dimensões

Fonte: TSAO, 2006, tradução nossa.

Nesta análise, o desenvolvimento de tecnologias de A2/AD, ao longo da década de 1990 e 2000 serviriam meramente para inserir o país à nova realidade de “Guerra centrada em Redes”[72] e sustentar o desenvolvimento da marinha através de

[72] Do inglês: Network-Centric Warfare

táticas assimétricas até o pleno desenvolvimento de uma frota de águas azuis já a partir da década de 2010. Entretanto, este desenvolvimento linear, migrando de um paradigma ao outro não se realizou de forma tão pacífico no debate acadêmico e político quanto aparenta na argumentação de TSAO (2006).

De fato, houve uma aceleração no desenvolvimento estratégico chinês de tecnologias de C4IRS, mísseis, submarinos e navios, a partir da Crise do Estreito de Taiwan em 1996. Consoante ao desenvolvimento econômico acelerado, o país parece determinado a implantar tecnologia conjunta o suficiente para negar acesso à área do estreito, buscando dissuadir os EUA, ou ao menos forçando que uma possível incursão em caso de crise, seja atrasada ou fracassada. Dessa forma, já em 2009, alguns autores reconheciam a capacidade do país de implementar e manter superioridade aérea no Estreito (TUNSJO, 2012).

A aceleração da modernização das forças armadas chinesas é perceptível também na multiplicação de seus documentos de defesa. Nos documentos: “A Defesa Nacional da China 2008”, “A Defesa Nacional da China 2010”, e “O Emprego Diversificado das Forças Armadas Chinesas 2013”, o país explicita sua visão para formulação de política de defesa. É importante notar que os documentos são produzidos para sua leitura em sequência, de modo que mesmo as edições anteriores tem valor para a análise conjuntural. Quanto à capacidade de operação no ambiente estratégico marítimo, os documentos reafirmam a capacidade de enfrentamento de conflitos limitados regionais, inclusive no Estreito de Taiwan, também salienta a capacidade de proteção aos limites costeiros, às linhas de comunicação (SLOCS), bem como à defesa dos contenciosos territoriais no Mar do Leste e Mar do Sul da China. Na vertente estratégica de A2/AD, o país continua seus esforços de composição de uma força integrada, com componentes aéreos, marítimos, submergíveis, espaciais, contra-espaciais, e de informação, para a composição de uma força de vários níveis de A2/AD, capaz de estender sua capacidade ofensiva da Costa chinesa ao Oeste do Pacífico, em uma distância de até 1000 milhas náuticas da costa (CORDESMAN; HESS; YAROSH, 2013).

Destacam-se entre os equipamentos para a implementação do sistema de A2/AD, o míssil balístico anti-navio (ASBM) DF-21D, equipado com veículo manobrável de reentrada, capaz de atingir navios em movimento, com velocidades entre 8 e 10 Mach, em uma distância de 800 milhas náuticas (1.500km). O míssil é

referido por analistas pela alcunha de *carrier-killer*[73]. A marinha também conta com uma série de mísseis de cruzeiro, tanto importados da Rússia, quanto de tecnologia própria, que armam os navios de superfície (inclusive navios-patrulha) e submarinos de ataque[74] da frota (O'ROURKE, 2013).

Por fim, é importante destacar a discussão acerca dos porta-aviões na frota chinesa e suas implicações estratégicas. Ao longo da década de 2000, travou-se no país um debate intenso sobre, primeiro, a necessidade de a China possuir e construir seu porta-aviões, segundo, das implicações estratégicas (regionais e globais) imediatas que isso representaria ao país, e terceiro, das implicações a médio e longo prazo que a constituição de uma frota de águas azuis representa no aumento do orçamento da marinha e do reequilíbrio da divisão do orçamento de defesa.

Por um lado, existe o argumento de que potências terrestres, ao contrário de potências marítimas, tendem a fracassar na constituição de frotas de águas azuis, justamente porque acabam, via de regra, em situações de crise em fronteiras secas, tendo que desviar recursos para as outras forças, e a constituição de uma marinha de águas azuis é demasiado custoso (ROSS, 2009). Por outro lado, a aquisição e construção de porta-aviões pela China é de fato um sinal aos EUA, e ao mundo, das intenções do país em projetar seu poder marítimo, além da sua região tradicional de atuação. Essa projeção pode se justificar pela dependência energética do país ao petróleo importado via Estreito de Malacca[75], e necessidade do país em assegurar suas SLOCS, especialmente no eixo Ásia-Oriente Médio, no chamado "Colar de Pérolas".

Por fim, foi criada uma grande expectativa no país, calcada no nacionalismo em torno da questão do desenvolvimento de um porta-aviões chinês, de forma que a opinião pública se tornou tão incisiva no assunto, que as fileiras políticas da defesa

---

[73] Em português: Assassino de Porta-Aviões.

[74] Desde a década de 1990, a marinha chinesa já quadruplicou sua quantidade de submarinos convencionais comissionados (USA, 2009). Em 2012 o país já ultrapassava a barreira de 40 submarinos de ataque na frota (O'ROURKE, 2013).

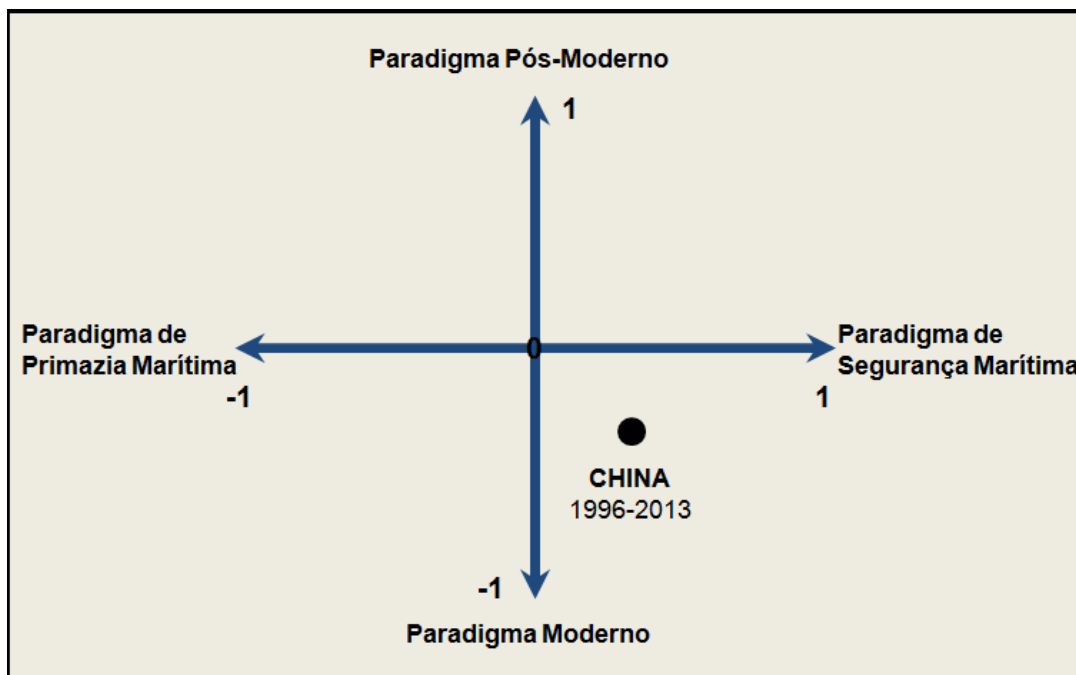
[75] Embora exista autores que questionem a real dependência do país ao mineral, argumentando que na matriz energética da China o petróleo representa apenas 10% do total. Bem como há argumentos que o fechamento do Estreito de Malacca não necessariamente inviabiliza o o transporte marítimo para a China, pois outros trajetos mais longos podem ser realizados (TUNSJO, 2012).

encontraram-se sem alternativas no debate, a não ser levar a cabo o desenvolvimento do projeto. Cabe lembrar que o projeto do porta-aviões vinha sendo debatido dentro da marinha desde a década de 1990 (ROSS, 2009).

Do ponto de vista de formulação política estratégica marítima, podemos perceber que desde Liu, existe uma concepção diferenciada na abordagem da defesa marítima, com a noção de que, se o inimigo avança, o país avança também, se ele ataca à costa, o país revida em sua retaguarda. Isso reflete de certo modo a interpretação chinesa, da estratégia aprendida junto aos soviéticos. Uma defesa mais ativa, com ênfase na manobra ofensiva, contra o ataque inimigo; diferindo da concepção de Gorshkov, de defesa expandida e reforçada contra o ataque inimigo (Li, 2009).

É impositivo, no entanto, a percepção de que a estruturação da formulação política marítima da China a partir da década de 1990, mais precisamente entre 1996-2013, buscou ativamente conceitos defensivos e ofensivos de controle, voltados a resguardar seus mares regionais e obter controle da área, prevenindo acesso alheio à sua área de influência. Existem três aspectos do pensamento chinês relacionados ao controle do mar e negação de uso. Primeiro, o reconhecimento da marinha para defesa direta do território terrestre, em uma concepção gorshkoviana de sistema de defesa concêntrica, embora com extensões variáveis. Segundo, a forma como o país pode se inserir e ter acesso às águas azuis, e quais são os impedimentos ao seu exercício (por isso a preocupação com o estreito de Malacca, e ampliar sua presença para além da segunda cadeia de ilhas).Terceiro, a preocupação do país em cenários distantes de águas azuis, em que o crescente protagonismo do país denota algum tipo de interação nesses cenários, que ainda busca ser normatizado (como, por exemplo, as operações da China na Líbia ou Antártida) (TILL, 2012).

Dessa forma, relacionando graficamente a formulação política marítima da China entre 1996-2013, em um espectro de contraposição de Paradigmas de Primazia e Segurança Marítima, mas também de caracterização da formulação política entre Moderna ou Pós-Moderna, de acordo com a Figura 12, temos:

Figura 12 - Enquadramento da Formulação Política Marítima da China entre 1996-2013

Fonte: Elaborado pelo autor.

Enfim, existe diversas maneira de inserção da marinha chinesa no cenário atual de sua modernização das forças armadas. Há uma transição de ampliação esfera de atuação da marinha em curso, porém não há indício conclusivo da intenção eminente do país em mudar a característica de sua marinha, ao menos no curto prazo. Embora a China venha agregando capacidades que lhe permitem projetar poder visando formar uma marinha de águas azuis, para primazia do mar, no cenário verificado até o limite temporal de análise deste trabalho, qual seja 2013, o país volta sua formulação política marítima para a manutenção de controle marítimo em sua esfera regional de influência (embora em expansão), na forma de operações sobrepostas de A2/AD, seguindo os conceitos corbettianos e de um Paradigma de Defesa Marítima.

Mesmo que o país continue sua expansão de atuação marítima, não necessariamente isto implicará em mudança de seu paradigma estratégico, embora este debate seja presente. Por outro lado, apesar da crescente participação do país em operações da ONU e de Operações Militares Outras que a Guerra (MOOTW), não se verifica o compartilhamento de missões entre a marinha chinesa e parceiros

estratégicos, decorrente de sua busca por autonomia estratégica, característica de marinha Moderna.

4.3 Análise de Políticas de Estratégia Marítima da Austrália no Pós- Guerra Fria

Desde sua Colonização até a formação da Federação em 1901, a Austrália compunha o maior império marítimo que já se conheceu até hoje. Após a federalização, o país iniciou o processo de auto-afirmação e de implementação de uma política marítima. Pode-se dizer que o país foi privilegiado, pois já em 1902, recebera um conselho de Alfred Mahan, que escreveu:

> [A Australia deve] enquadrar seu regime [de defesa] e basear suas estimativas em linhas sólidas, tanto navais e imperiais; navais, conferindo devido peso à força de batalha; imperiais, em contemplando o todo, e reconhecendo que a segurança local nem sempre está situada na precaução local. Há um entendimento militar, no qual é verdade que aquele que se desprende da sua vida, preservá-la-á (MAHAN, 1902, p.200)[76].

O trecho do autor apresentava relevância à época, e continua relevante no pensamento estratégico australiano atual, no sentido que incentivava ao país desenvolver seu potencial marítimo próprio, mas não abandonar seus laços coloniais, que lhe pudessem ser úteis para sua própria sobrevivência. Este padrão se repete ao longo do século XX e inclusive parece adentrar ao XXI.

Desde a Federalização, o país buscou afirmar sua identidade marítima, com diversas tentativas de avanços, mas também observando retrocessos ao longo do século passado. No entanto, desde o final da década de 1980, o debate acerca da conveniência e até necessidade de uma política marítima, vem se acentuando e tomando espaço crescente do debate acadêmico e político australiano. Isso não

---

[76] Tradução nossa, do original: "[…] frame its schemes and base its estimates on sound lines, both naval and imperial; naval by allowing due weight to battle force; imperial, by contemplating the whole, and recognizing that local safety is not always best found in local precaution. There is a military sense, in which it is true that he who loses his life shall save it."

quer dizer que exista uma identidade marítima consolidada no país, porém os avanços no reconhecimento da importância desta para o país são crescentes.

A partir de 1986, com o lançamento da Análise das Capacidades de Defesa da Austrália [77], conhecida como, Relatório Dibb (DIBB, 1986), que propunha uma análise geral, conceituando pedagogicamente a necessidade de planejamento estratégico, bem como uma racionalidade à estratégia de defesa da Austrália, qual seja, a Estratégia de Negação e Defesa em Camadas (ou profundidade), os ânimos do debate em defesa no país se afiaram. Logo em seguida, em 1987, foi lançada a Defesa da Austrália 1987[78] (AUSTRALIA, 1987), que embora se baseasse no Relatório Dibb, lançava uma visão estratégica mais ampla, cuja abstenção no Relatório Dibb havia sido duramente criticada. O documento enfatizava a importância da autonomia do país, mas atuando em um contexto de alianças e tratados, citando o ambiente estratégico australiano estendido aos mares lindeiros, mas também às regiões do Sudeste asiático, e do Sudoeste Pacífico. (PCA, 2004), *"[um] conceito mais amplo de autonomia, rejeita o conceito estreito de defesa 'continental'[79]"* (AUSTRALIA 1987, p. vii).

O Livro Branco de 1994[80], e A Política Estratégica da Austrália de 1997[81] continuaram desenvolvendo o entendimento do país acerca do ambiente marítimo-estratégico no qual este se insere, mas somente a partir do Livro Branco de 2000 (atualizado em 2003) (AUSTRALIA, 2000, 2003), que o debate acerca de política marítima do país recebe um incremento considerável. Isto porque enfim o Livro Branco de 2000 conclui que *"[o país] precisa de uma Estratégia fundamentalmente marítima"* (AUSTRALIA, 2000, p.47). Este reconhecimento leva em conta uma característica geopolítica básica do país, a Austrália é uma ilha-continente, todas as suas fronteiras são marítimas e toda e qualquer ameaça que possa ser lançada sobre o país deve necessariamente ser imposta através deste espaço, bem como toda a possível projeção de poder, seja litorâneo, regional ou extracenário que o país almeje, também deve necessariamente ser projetado a partir da sua costa. De

---

[77] No original: Review of Australia's Defence Capabilities.

[78] No original: The Defence of Australia 1987.

[79] Neste contexto continental faz referência à ilha-continente da Austrália, e não à uma região continental, na qual os demais países seriam agregados.

[80] No original: White Paper, 1994.

[81]No original Australia's Strategic Policy, 1997.

qualquer sorte, o reconhecimento de que o país é uma potência-média marítima, mesmo que tardio, é fundamental para a reflexão e surgimento de sua estratégia marítima, e neste contexto, diversos documentos a partir de 2000.

A partir da década de 2000, temos uma significativa multiplicação de documentos em defesa, em especial pela marinha da Austrália, que contribui para a validação de políticas marítimas no país. Além do supracitado Livro Branco de 2000 e sua atualização em 2003, o país editou uma série de documento complementares, como: "A Estratégia Marítima da Austrália" de 2004[82] (PCA, 2004), produzida na forma de recomendação com base em debates no parlamento, a "Contribuição da Marinha para as Operações Marítimas da Austrália" de 2005[83] (AUSTRALIA, 2005), o "Conceito Operacional Marítimo Futuro – 2035: Força Marítima de Projeção e Controle"[84], de 2007 (AUSTRALIA, 2007), o "Livro Branco de Defesa"[85] de 2009 (AUSTRALIA, 2009), a "Doutrina Marítima da Austrália"[86] de 2010 (AUSTRALIA, 2010), e o "Livro Branco de Defesa"[87] de 2013 (AUSTRALIA, 2013).

A sequência de produção bibliográfica apresenta uma coesão e amadurecimento dos conceitos estratégicos trabalhados na forma de formulações políticas. O Documento do PARLIMENT OF COMMONWEALTH OF AUSTRALIA (2004) já apresenta reflexões e conceituações de Negação do Mar, Controle do Mar, e Projeção de Poder. Estes conceitos são desenvolvidos nos documentos de 2005 e 2007, mas apresentam seu ápice na Doutrina Marítima de 2010 e no Livro Branco de Defesa de 2013.

As descrições dos interesses estratégicos do país, apesar de não estarem explicitamente enumerados, aparecem elencadas na seguinte ordem: defender a Austrália contra ataques diretos ao seu território, incluindo ameaças de atores estatais e não estatais; assegurar a estabilidade, segurança e coesão de sua vizinhança imediata; buscar estabilidade duradoura na região da Ásia-Pacífico, pois o país entende que qualquer ameaça ao país deve necessariamente operar desta

[82] Do original: Australia's Maritime Strategy.

[83] Do original: Navy Contributions to Australian Maritime Operations.

[84] Do original: Future Maritime Operating Concept – 2035: Maritime Force Projection and Control.

[85] Do original: Defence White Paper 2009.

[86] Do original: Australian Maritime Doctrine.

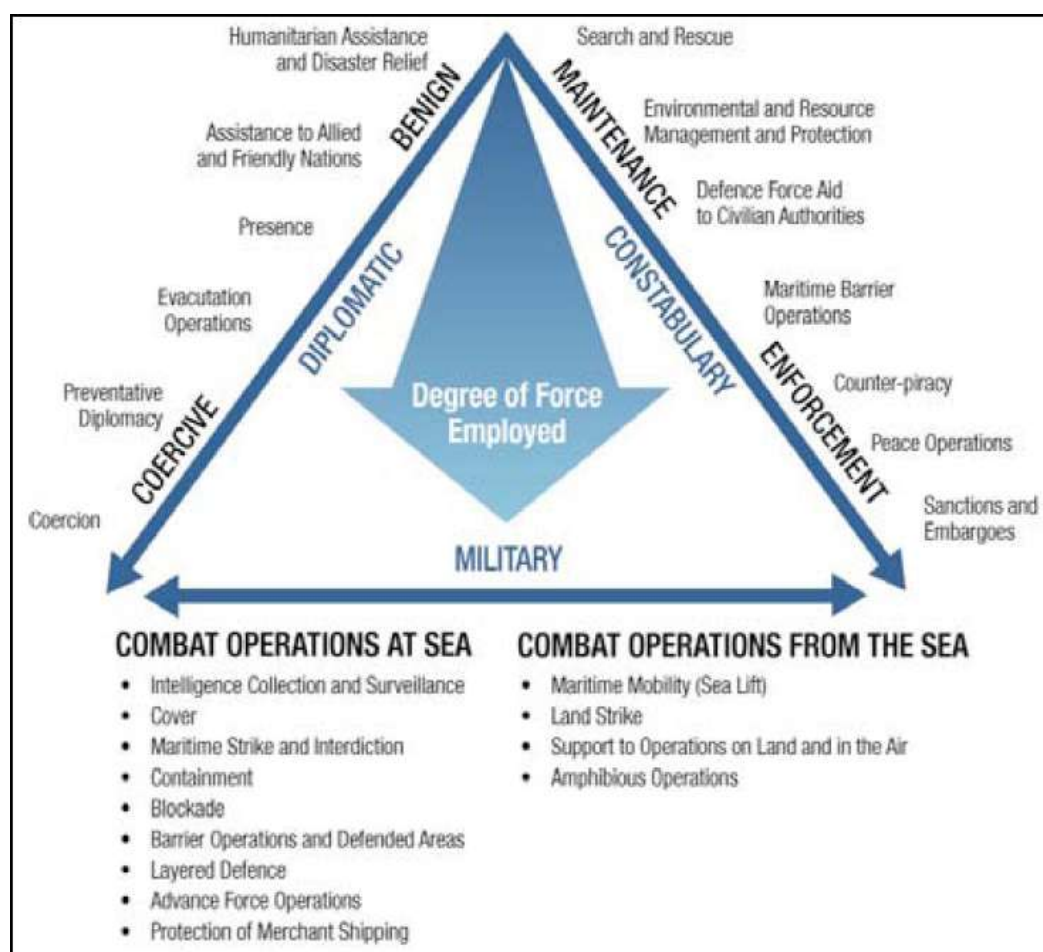
[87] Do original: Defence White Paper 2013.

área; e, por fim, tomar parte nos desafios à segurança global, e manutenção da ordem mundial sob a égide da ONU (AUSTRALIA, 2009, 2010, 2013). Depreende-se dessa descrição uma sensata divisão de prioridades estratégicas, partindo da defesa mais próxima, e se estendendo, em última análise, à participação na manutenção da ordem global.

A Doutrina Marítima de 2010, quando da exposição dos conceitos de estratégia marítima do país, remonta aos clássicos, pontuando as origens do pensamento marítimo em Clausewitz, Mahan, Corbett, Castex, Gorshkov, e posicionando o debate contemporâneo com Colin Gray[88], Hattendorf e Till. Além disso, explica detalhadamente a evolução de conceitos base como, de comando do mar e controle do mar, passando por negação do mar, *fleet in being*, linhas de comunicação, e projeção de poder marítimo (AUSTRALIA, 2010).

A partir da análise teórica, o documento propõe uma série de conceitos operacionais e missões para a Marinha Real da Austrália (RAN), que são sumarizadas na seguinte Figura 13:

[88] Professor da Universidade de Reading, Diretor do Centro de Estudos Estratégicos da mesma instituição, e renomado acadêmico da área.

Figura 13 - Leque de Operações Marítimas da RAN

Fonte: (AUSTRALIA, 2010, p. 100).

Como observado este leque de operações é generalizável para qualquer Marinha balanceada capaz de múltiplas tarefas. Justamente esta é a intenção da RAN, mostrar-se apta a desempenhar uma série de missões de diversas naturezas estratégicas, enaltecendo o caráter de potência-média marítima da Austrália. Em um sentido mais restrito, a estratégia marítima visa dissuadir ataques contra o país e evitar sua coerção. Assim, evidenciam-se três tarefas-chave para isso: manter controle do mar e negação de acesso nas proximidades do país e proteger as linhas de comunicação; negar acesso às forças adversárias à posições adiantadas que possam servir de base para ataques à Austrália para além das proximidades do país; e por fim, projetar poder na região Índico-Pacífico e apoiar operações de parceiros regionais quando requerido (AUSTRALIA, 2013).

Para endereçar todos os três objetivos principais, o país conta com um trabalho de forças em operação conjunta visando maximizar o impacto das vantagens de cada uma em missões específicas. Além disso, o país conta com um sistema de vigilância de movimentação marítima regional, visando ampliar sua capacidade de comando e controle, e proporcionando à defesa agir preventivamente em caso de ameaça o mais longe possível de seu território (AUSTRALIA, 2010).

A defesa em profundidade continua sendo a alternativa organizacional da Austrália, para endereçar seus três objetivos estratégicos, com ênfase na flexibilidade à frente para distanciar ameaças do seu território. Ou seja, as forças conjuntas têm função de resguardar e implementar a negação de área e acesso ao litoral do país, esforço que envolve exército, força aérea e marinha. O foco em submarinos à diesel como força dissuasória é muito relevante para esta tarefa, além do apoio aéreo direto da costa(AUSTRALIA, 2009, 2013).

No quesito controle do mar, persistentemente ressaltado ao longo dos documentos do país, tem-se o principal objetivo tangível da RAN e das forças armadas australianas em geral. As linhas de comunicação (SLOCS) são extremamente valoradas pelos analistas do país, uma vez que este se caracteriza pela importante participação no comércio mundial, e também pela importância que o fluxo constante de importações representa para o abastecimento do mercado interno. Rupturas nas SLOCS são consideradas como inaceitáveis pela Austrália, e por isso a ênfase no controle do mar em especial da região Indo-Pacífico (AUSTRALIA, 2010, 2013).

Por fim, o país reconhece a necessidade de constituição de uma força de projeção de poder marítimo regional e global. Parte deste entendimento está ligada à percepção do país em contribuir com o estabelecimento e manutenção da segurança e ordem no sistema internacional, e apoio a eventuais incursões junto ao seu principal parceiro estratégico, os EUA. Em parte, a força de projeção também está ligada a operação em áreas distantes, mas visando a manutenção de SLOCS. Por outro lado, existe a aquisição na nova classe de navios anfíbios *Camberra,* e da Classe navios de Defesa Antiaérea *Hobart,* que eminentemente cumprem papel em intervenções a partir do mar, o que pressupõe supremacia marítima para operação (PALAZZO, 2013).

Analisando a formulação política da Austrália como um todo, existe uma situação diferente das anteriormente analisadas. O país prima em sua formulação política marítima contemporânea, especialmente a partir de 2010, pela correspondência entre formulação conceitual e implementação empírica. A Doutrina Marítima de 2010 relaciona dialeticamente os conceitos formais com suas aplicações políticas. De forma que existe clareza por parte do país na execução de sua política de negação de acesso e uso do mar, estabelecimento de controle do mar regional, controle das linhas de comunicação e, mais recentemente,da consolidação de uma capacidade de projeção de poder a partir do mar.

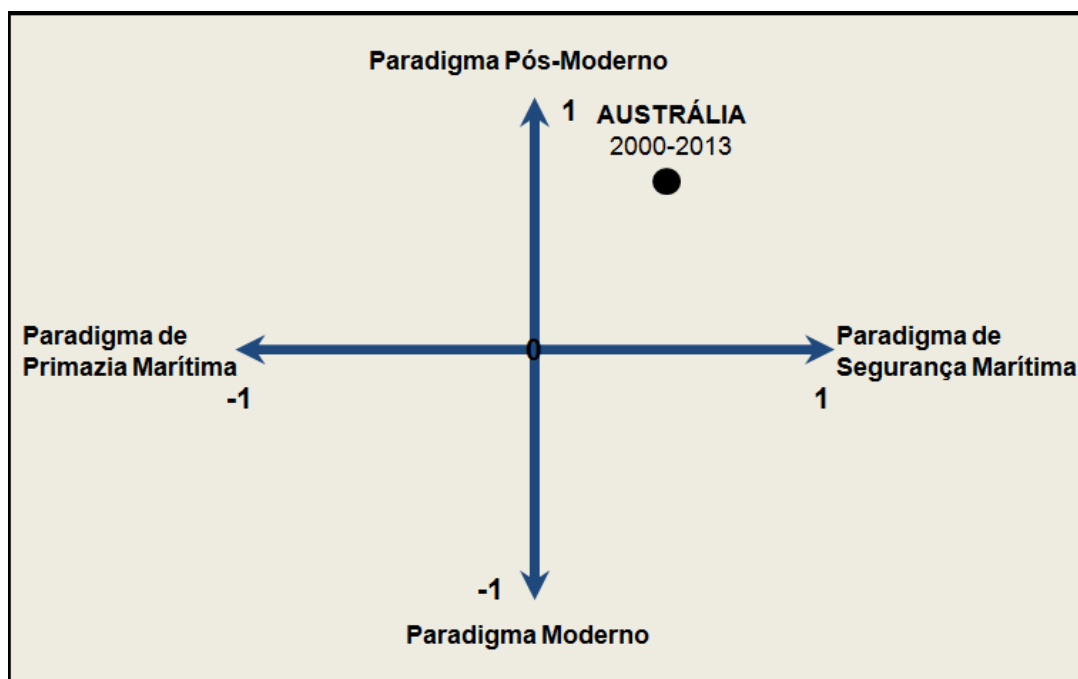
A RAN apresenta importantes elementos que permitem sua classificação no Paradigma de Defesa Marítima, quais sejam, a priorização da estratégia de negação do uso do mar, negação de acesso e controle regional do mar, e controle das linhas de comunicação. Por outro lado, pode-se se argumentar que o caráter de projeção de poder marítimo, a partir do mar, caracterize um Paradigma de Primazia do Mar. Este argumento é valido e merece atenção especialmente a partir dos próximos anos de desenvolvimento da RAN.

No entanto, neste momento, não há evidências o suficiente que sustentem essa hipótese. Primeiro porque a função primária da projeção de poder marítimo está descrita, nos próprios documentos, como ligada à manutenção da segurança no mar e das linhas de comunicação, e ao desempenho do papel do país para a manutenção da segurança e ordem no sistema (AUSTRALIA, 2013). Segundo, a descrição da atuação da projeção de poder a partir do mar está relacionada ao apoio a aliados, leia-se EUA, portanto a composição desse poder estaria ligado a prestação de serviço de apoio em uma coalizão liderada pelos EUA. Assim, mesmo que a natureza da tarefa esteja ligada ao exercício de primazia marítima, a primazia para execução da tarefa é mantida e tem os EUA como credor, não a Austrália. E, por fim, existe ainda o argumento de que o papel prioritário da força anfíbia do país venha a estar ligado à execução de missões humanitárias e de estabilização, novamente sob a égide das Nações Unidas, ou organizações regionais, assim não configurando elementos de primazia marítima (LONERGAN, 2013).

Os elementos de Paradigma pós-modernos na RAN são diversos, desde seu histórico relacionamento com aliados, primeiramente com a Inglaterra, e depois adicionando os EUA como parceiro estratégico. Além disso, o país apresenta alto

grau de comprometimento regional e global com o estabelecimento de controle efetivo do mar para a segurança e manutenção da navegação, atuando em diversas regiões, inclusive endereçando problemas contemporâneos de ameaças não-estatais, como a pirataria. E por fim, sua disposição para atuar em coalizões e forças tarefas de missões específicas em apoio aos seus parceiros hegemônicos.

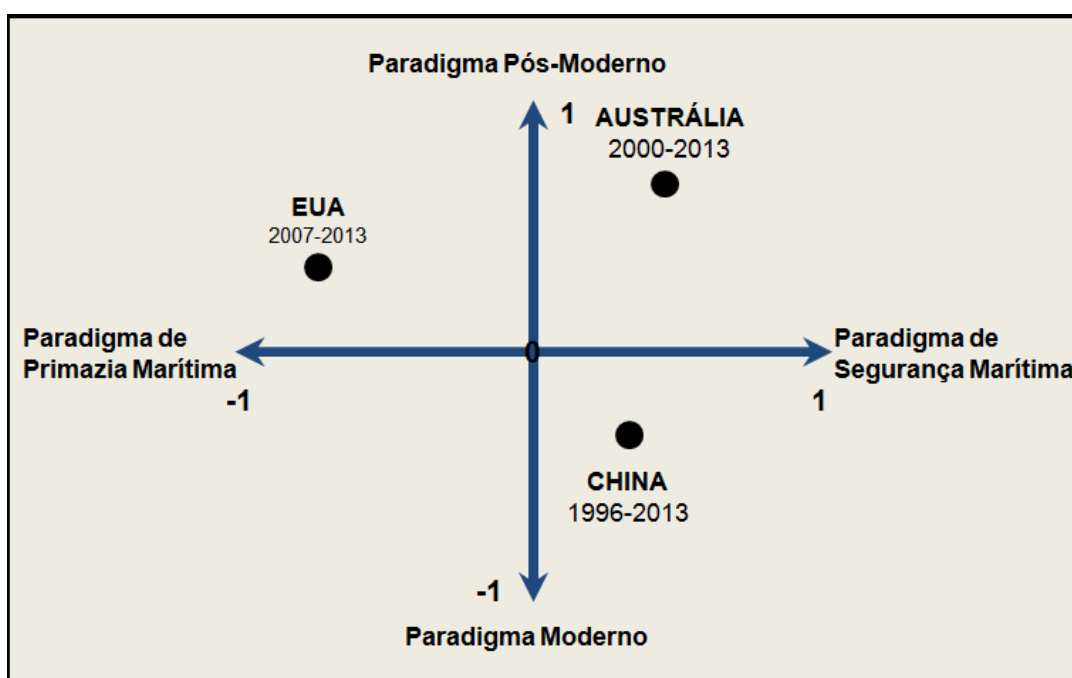
Dessa forma, relacionando graficamente a formulação política marítima da Austrália entre 2000-2013, em um espectro de contraposição de Paradigmas de Primazia e Segurança Marítima, mas também de caracterização da formulação política entre Moderna ou Pós-Moderna, de acordo com a Figura 14, temos:

Figura 14 - Enquadramento da Formulação Política Marítima da Austrália entre 2000-2013

Fonte: Elaborado pelo Autor.

4.4 Categorização e Comparação dos Casos Analisados de Estratégias Contemporâneas

Diferentemente do capítulo anterior, neste capítulo buscou-se, além de realizar a comparação de proximidade conceitual da formulação de políticas marítimas com os Paradigmas de Primazia Marítima e de Segurança Marítima,

também enquadrar as formulações políticas marítimas de acordo com a formulação de Till, quanto ao paradigma Moderno e Pós-Moderno. Nos três casos analisados, foi possível pontuar peculiaridades e semelhanças, permitindo inferir proximidades analíticas com os diferentes paradigmas apresentados, de forma a posicioná-los conceitualmente na Figura 15 abaixo, de acordo com as interpretações expostas acerca de suas formulações políticas.

Figura 15 - Comparação entre Políticas Marítimas de EUA, China e Austrália na Contemporaneidade

Fonte: Elaborado pelo autor.

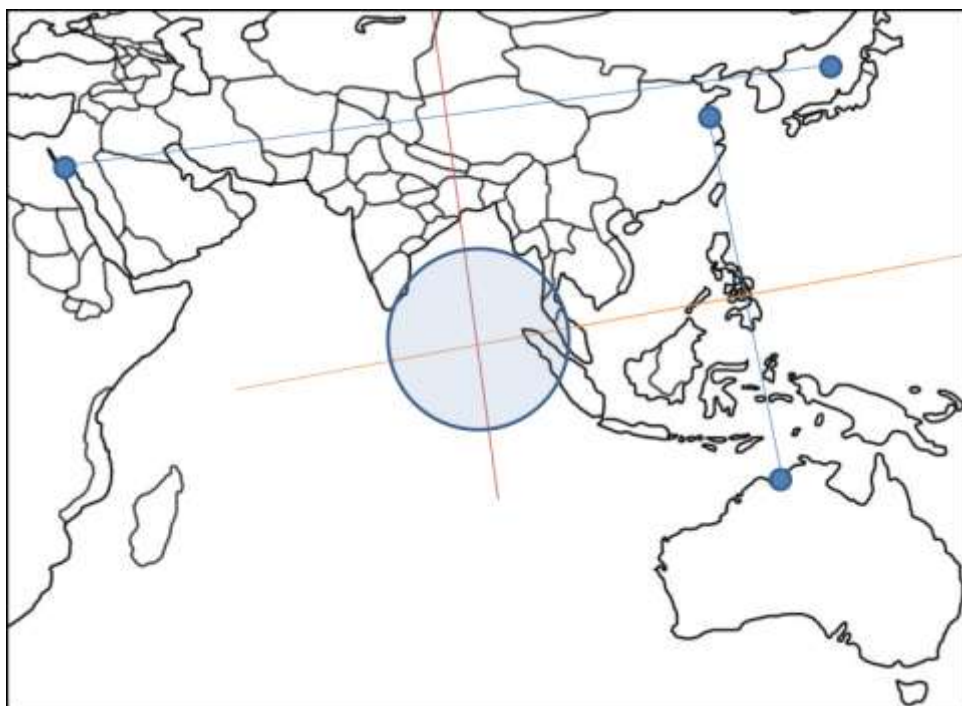
De acordo com a Figura acima, pode se perceber que cada uma das políticas marítimas analisadas se direciona para um quadrante específico. Pode concluir que isto decorre de que cada política implementada foi precedida ou acompanhada por uma discussão conceitual sobre as opções doutrinárias possíveis e viáveis para a formulação e direcionamento paradigmático da política marítima, neste determinado período. Fosse algum caso analisado fruto da implementação política marítima e formação de frota sem precedente discussão paradigmática, provavelmente este caso se aproximaria ou se centraria de um ou dos dois eixos do Gráfico, julgando-se

que a falta de definição conceitual leva a indefinição e ambiguidade da formulação e implementação política.

Cabe mencionar que todos os países analisados neste capítulo, se inserem estrategicamente no cenário Indo-pacífico, região sob grande expectativa neste século, também fruto das preocupações securitárias dos atores da região e de seu frágil ponto de equilíbrio. De acordo com Mahan:

> “O Centro estratégico permanente dos mares do leste não está posicionado na China, tampouco na Australia. Ao invés disso, ele encontra-se em um ponto que, equidistante aos dois, é também equidistante do Mediterrâneo e do Leste.” (MAHAN, 1902, p.201-202).

Provavelmente Mahan se refere à área da Baía de Bengala, próxima adjascente ao Sri Lanka, de acordo com a figura 16 abaixo:

Figura 16 - Centro Estratégico dos Mares do Leste, de acordo com Mahan

Fonte: Elaborado pelo autor.

O autor não está especificamente, mas bem poderia, se referir ao Estreito de Malaca, para onde converge a maior parte do comércio da Ásia, e para onde

convergem os interesses de todos os atores da região. Todas as formulações políticas marítimas apresentadas neste capítulo inserem-se no contexto estratégico Indo-Pacífico, porém cada uma de uma forma diferente. Exatamente por cada uma apresentar um contexto geográfico, econômico, político e militar distinto, é que se verifica ao final da análise três abordagens políticas marítimas distintas, atendendo a necessidades distintas e a capacidades distintas. No entanto, justamente suas inserções em um cenário de importância estratégica elevada, também sugere que as definições de formulação de políticas marítimas tenham passado por ampla discussão visando sua maximização de impacto e precisão de atuação, seguindo um direcionamento estratégico específico.

Portanto, uma política marítima não pode ser executada repetindo formulas prontas, ou experiências passadas (às vezes sequer do próprio país). A formulação política marítima, para ser efetiva, passa necessariamente por uma reflexão conceitual de objetivos, e por uma análise de capacidades econômicas, geográficas e políticas, para só então iniciar sua elaboração empírica. Uma política que suprima essa reflexão está relegada à ocasião, e frequentemente destinada ao fracasso.

Por outro lado, verifica-se neste capítulo, que os paradigmas lançados no capítulo 3 se mantêm atuais, e que as formulações políticas marítimas continuam se direcionando ou para um Paradigma de Primazia Marítima, ou para um Paradigma de Segurança Marítima. Além disso, introduziu-se um novo fator à análise, que diz respeito a capacidade ou intenção de compartilhamento de tarefas entre marinhas, ou seja, a tendência ao Paradigma Moderno, ou ao Paradigma Pós-Moderno de marinha. Ambas as reflexões são de extrema relevância e impacto para a definição de políticas marítimas de qualquer país com Poder Marítimo, e devem ser levadas em consideração quando da definição de suas estratégias marítimas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O pensamento em Estratégia Marítima percorreu um longo caminho de debate teórico e conceitual contemporâneo, desde sua conceituação por Mahan, passando por Corbett, Castex, Eccles, Gorshkov, chegando até Hattendorf e Till. Embora o debate tenha se alargado e aprofundado muito as concepções estratégicas iniciais, boa parte deste legado parece não lograr ser internalizado pelos tomadores de decisão, para sua implementação política.

Buscou-se, ao longo da Parte I deste trabalho, contextualizar ao público os principais elementos de definição do Poder Marítimo, e da evolução conceitual do pensamento marítimo contemporâneo. Após a compreensão dos principais fatores componentes da Estratégia Marítima, passou-se na Parte II, à análise de diversas políticas marítimas formuladas em dois espaços temporais, na Guerra-Fria, por respectivamente URSS e EUA. E no pós-Guerra Fria, mediante à análise das formulações de políticas marítimas de EUA, China e Austrália. Ao longo deste trabalho foi possível, não só contextualizar o percurso de desenvolvimento do debate acadêmico em Estratégia Marítima, mas principalmente a desenvolver e aferir Paradigmas de Formulação Política Marítima, quais sejam: o Paradigma de Primazia Marítima, e o Paradigma de Segurança Marítima. Os paradigmas se prestam a explicar as diferentes alternativas de desenvolvimento percorridas por países, bem como pontuar os possíveis caminhos para os diversos países atualmente, e a partir da análise de suas políticas, também propor seu enquadramento em proximidade conceitual e teórica com vertentes específicas do pensamento estratégico marítimo.

Passaram-se cem anos desde a interpretação e conceituação de Corbett acerca do Controle do Mar, negação de uso do mar e *fleet-in-being,* no entanto, à luz do novo milênio, e do século XXI, o relançamento de conceitos como de A2/AD causaram surpresa e desconhecimento entre os formuladores de políticas de defesa. O mesmo desconhecimento e ortodoxia logrou rechaçar de forma contundente as intenções de Zumwalt em otimizar as capacidades estadunidenses através do controle do mar, na década de 1970. Ou seja, está firmado nas experiências observadas que não basta carregar o pensamento icônico dos autores “clássicos” apenas como alegorias empoeiradas de um tempo passado. A evolução

do pensamento em estratégia marítima é atual e viva em seu debate, devendo ser sempre revisitada para a melhor compreensão dos fenômenos contemporâneos. Inclusive porque, como demonstrado, por vezes, estes fenômenos observados não são sequer inéditos. Por vezes, representam transformações tecnológicas, novas roupagens, para antigas manifestações conceituais já prescritas.

Nesse mesmo sentido, o avanço tecnológico frequentemente induz os analistas de defesa a relegarem o estudo em estratégia ao segundo plano, e aceitarem pacificamente a hipótese que a tecnologia suplantara a geografia e a estratégia, tornando-as obsoletas. O avanço tecnológico realmente estabeleceu novos parâmetros para as interações de capacidades militares, no campo da Estratégia Marítima pode-se citar a grande inovação representada pelos mísseis de cruzeiro e balísticos, presentes nos textos de Gorshkov (1979) e Hughes (2000). No entanto, não há indícios de reversão nos conceitos fundamentais como, por exemplo, da correlação entre defesa e ataque (salvo em situações específicas em alto-mar), ou da influência da Geografia sobre o combate. Logo, não é possível desconsiderar a atualidade e pertinência que os conceitos estratégicos e teóricos construídos ao longo de mais de um século de debate, dentro do espectro de recorte temporal exposto, tendo como noção básica a continuação da pertinência e influência da Estratégia Marítima e Poder Marítimo na história, e atualidade (GRAY, 1992).

Ao longo da análise exposta, fica evidente a dificuldade de tradução da formulação estratégica acadêmica e conceitual para a formulação de políticas marítimas. Existe a necessidade de esforço constante visando à ampliação da compreensão por parte dos tomadores de decisão, sobre a evolução no debate estratégico acadêmico, para que estes estejam apropriados de suas oportunidades e constrangimentos presente na formulação de políticas marítimas e na constituição de capacidades navais. Nos EUA, terra natal de Mahan, os conceitos corbettianos e mesmo Ecclesianos ainda hoje enfrentam resistência em serem aceitos e internalizados pela burocracia e tomadores de decisão, como demonstrado durante o comando de Zumwalt. Na URSS similarmente, o debate acadêmico levou cerca de 35 anos (1920-1956) para consolidar difusão suficiente das ideias da Escola Soviética, tornando passível sua implementação na forma da formulação política marítima de Gorshkov. Por isso, para o Brasil, é importante que o debate acerca da

Estratégia Marítima seja progressivamente difundido e estimulado, como forma de ampliar as perspectivas e possibilidades de formulações políticas marítimas que dialoguem diretamente com o debate marítimo-estratégico contemporâneo.

O ambiente estratégico do Atlântico Sul, apesar da intenção dos ZOPACAS, não está livre da influência e atuação de potências (nucleares) externas, notadamente: dos Estados Unidos, por constituir a principal potência hemisférica (e global), que protocolarmente reativou a 4ª frota, que permanecia desativada desde a década de 1950; e, Reino Unido, que além de possuir diversas ilhas cortando o Atlântico Sul, é pivô na disputa pelas Ilhas Malvinas com a Argentina. Por outro lado é crescente a preocupação nacional com a salvaguarda da costa brasileira, plataforma continental e seus recursos minerais, como o pré-sal. Assim como existe a preocupação com a migração de movimentos radicais, terroristas e de crime organizado para a África Ocidental, aproximando-se do Brasil. Por todos estes motivos arrolados é evidente a crescente necessidade de que a academia nacional e os tomadores de decisão do país embarquem com profundidade no debate estratégico marítimo, de forma a endereçar de maneira assertiva os desafios de formulação política marítima, demandados por um país da importância do Brasil.

O Brasil desenvolve um recente esforço no sentido de sistematizar a reflexão do estado democrático sobre defesa. O pensamento sistemático sobre o tema vem sendo desenvolvido desde a Política de Defesa Nacional, primeiramente lançada em 1996, pelo então Presidente Fernando Henrique Cardoso, e reeditada em novas bases, em 2005, pelo Presidente Lula. A Estratégia Nacional de Defesa, lançada em 2008, representou um segundo e importante passo nesta reflexão e o Livro Branco, lançado em 2012, aprofundou a discussão, e conferiu mais clareza quanto aos reais objetivos e planejamento do desenvolvimento das forças armadas.

O marco representado pela END e mais recentemente pelo Livro Branco é fundamental para perceber o esforço do Ministério da Defesa e das Forças Armadas, acerca de sua formulação de estratégia de Defesa. Em ambos os documentos entende-se como prioritária a defesa marítima e a remodelagem da Marinha como pontos fundamentais para o desenvolvimento da defesa. O Livro Branco reitera os conceitos de ambiente estratégico da END, de atuação nacional, voltados para o continente sul-americano e Atlântico Sul, dando especial ênfase à relação com a África: “A proteção das linhas de comunicação e rotas de comércio

com a África tem significado estratégico para o País. É mais um fator no sentido de consolidar laços de cooperação no Atlântico Sul" (BRASIL, 2012, p. 51).

Nesta obra a consecução da estratégia marítima pela Marinha está mais clara em seus objetivos reafirmados:

> "[...] a Marinha deverá ser capaz de cumprir as quatro tarefas básicas do Poder Naval: negar o uso do mar ao inimigo, controlar áreas marítimas, projetar poder sobre terra e contribuir para a dissuasão, [...] a tarefa de negar o uso do mar ao inimigo orienta a estratégia marítima de defesa do País; [...] priorizar o controle das áreas marítimas na faixa que vai de Santos (SP) a Vitória (ES) e na área da foz do rio Amazonas; [...] a Marinha deverá atuar, prioritariamente, dentro de uma postura estratégica defensiva" (BRASIL, 2012, p. 98).

A análise dos documentos de defesa brasileiros não compõe o escopo deste trabalho[89]. Porém, através da revisão bibliográfica neste trabalho proposta, é possível a construção de comparações e alusões ao recente desenvolvimento estratégico naval nacional. Através destes marcos teóricos analisados, os princípios norteadores da estratégia de reaparelhamento da marinha ecoam em diferentes etapas e conceitos da construção teórica da estratégia marítima contemporânea. Da mesma forma, é possível realizar a análise da formulação política marítima brasileira, de acordo com os Paradigmas enunciados no capítulo 3, exercício que também não foi executado neste trabalho, e permanece para futura análise.

Ressalta-se que a reflexão imposta pela END e pelo Livro Branco representam avanços para o desenvolvimento estratégico nacional e devem ser saudados e discutidos, para que se maximize a efetividade destas políticas públicas, que representam importância fundamental para o soerguimento da segurança nacional. Sobreleva-se, pelo momento histórico do país, de reflexão estratégica e produção de documentos basilares ao desenvolvimento de sua defesa, a importância do reconhecimento e análise do debate e evolução no pensamento estratégico marítimo, e principalmente da aferição de paradigmas para a formulação e implementação de políticas marítimas, como forma de estabelecimento de parâmetros claros para o direcionamento da implementação política, com objetivos e

---

[89] O autor realiza uma breve análise dos mesmos no artigo: "Proteção e Desenvolvimento da Amazônia Azul: Análise estratégica de um Projeto Marítimo Brasileiro para o Século XXI" (NOTHEN, 2013).

vertentes distintas. Somente a partir da análise teórica do Pensamento em Estratégia Marítima é possível lograr o desenvolvimento de políticas marítimas adequadas à grandeza do Brasil e à altura das expectativas de sua sociedade.

REFERÊNCIAS

AUSTRALIA. **The Defence of Australia**. Camberra: Australian Government Publishing Service, 1987.

______. **Defence 2000**: our future defence force. Camberra: Australian Government Department of Defence, 2000.

______. **Australia's National Security**: a defence update. Camberra: Australian Government Department of Defence, 2003.

______. **Navy Contributions to Australian Maritime Operations**. Camberra: Sea Power Centre, 2005.

______. **Maritime Operating Concept – 2035: Maritime Force Projection and Control**. Camberra: Australian Government Department of Defence, 2007.

______. **Defence White Paper 2009**. Camberra: Australian Government Department of Defence, 2009.

______. **Australian Maritime Doctrine**. Camberra: Sea Power Centre, 2010.

______. **Defence White Paper 2013**. Camberra: Australian Government Department of Defence, 2013.

BAER, George W. **One Hundred Years of Sea Power**: The U. S. Navy, 1890-1990. Redwood City: Stanford University Press, 1993.

BRASIL. **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília: Ministério da Defesa, 2008. Disponível em: <http://www.sae.gov.br/site/wp-content/uploads/Estrat%C3%A9gia-Nacional-de-Defesa.pdf>. Acesso em 5 de abr. 2013.

______. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília: Presidência da República, 2012. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/lbdn.pdf>. Acesso em: 05 de abr. 2013.

______. **Novo Marco Regulatório:** Pré-Sal e Áreas Estratégicas. Brasília: Ministério de Minas e Energia, 2009. Disponível em: <http://www.mme.gov.br/mme/galerias/arquivos/pre_sal/marcoregulatorio.pdf>. Acesso em 5 de abr. 2013.

______. **Política de Defesa Nacional**. Decreto nº 5484 Brasília: Presidência da República, 2005. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5484.htm>. Acesso em: 5 abr. 2013.

BAOFU, Wang. The U.S. Military's 'Maritime Strategy and Future Transformation (translated by Andrew Erickson). **Naval War College Review**, V. 61, nº 4 p. 35-71, Fall, 2008.

BOBBIO N.; MATTEULUCCI N.; PASQUINO G. **Dicionário de Política.** 13ª Ed. 4ª reimpressão Brasília: Ed. UnB, 2010.

BRODIE, Bernard. **Strategy in the Missile Age**. Princeton: Princeton University Press, 1959.

BYRON, John L. Determinants of Military Power. **Proceedings Magazine**, Annapolis, V. 113, nº1, p.40-49, Jan., 1987.

CARVALHO, Roberto G. **"A Amazônia Azul"**. São Paulo: Folha de São Paulo, 2005. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz1105200509.htm> Acesso em: 13 de fev. 2014.

CASTEX Raoul, **Strategic Theories**; Seleções de Textos, Editado e Traduzidos por Eugenia C. Kiesling. Annapolis: Naval Institute Press, 1994.

CHALIAND, G. **The Art of War in World History:** From Antiquity to the Nuclear Age. Berkeley: University of California Press, 1994.

CLAUSEWITZ, C. **Da Guerra**. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora, 2003.

COLE, Bernard. **The Great Wall at Sea**: China's Navy Enters the 21st Century. Annapolis: Naval Institute Press, 2010.

CORBETT Julian S. **Principles of Maritime Strategy**. New York: Dover Publications Inc., 2004.

CORDESMAN A. H.; HESS, A; YAROSH, N.S. **Chinese Military Modernization and Force Development**: a western perspective. Washington: Center for Strategic & International Studies (CSIS), 2013.

DIBB, Paul. **Review of Australia's Defence Capabilities**. Report to the Minister of Defence. Camberra: Australian Government Publishing Service, 1986.

DUNNIGAN, James F. **How to make War:** a Comprehensive Guide to Modern Warfare in the 21 Century. New York:Quill, 2003.

ECCLES, Henry E. **Notes**. Washington: US Navy, 1972.

ECHEVARRIA J. A. II. **War's Second Grammar**. Op-Ed, Strategic Studies Institute. Carliste: US Army War College, 2009.

ERICKSON, Andrew. Assessing the New U.S. Maritime Strategy: A Window into Chinese Thinking (Annotated translation and analysis of three Chinese articles). **Naval War College Review**, V. 61, nº 4, p. 35-71, Out., 2008.

FEDERATION OF AMERICAN SCIENTISTS - FAS. **People's Libertation Army Navy**: Overview, 2014. Disponível em: <https://www.fas.org/man/dod-101/sys/ship/row/plan/overview.htm>. Acessado em 21 fev. 2014.

FRIEDMAN, Norman. **The US Maritime Strategy**. Annapolis: Naval Institute Press, 1988.

FRIEDMAN, Norman. **Sea Power as Strategy**: navies and national interest. Annapolis: Naval Institute Press, 2001.

GRAY, Colin S. **The Leverage of Sea Power**: the strategic advantage of navies in war. New York: The Free Press, 1992.

GORSHKOV, S.G. **The Sea Power of the State.** Annapolis: Naval Institue Press, 1979.

HATTENDORF John B. The United States Navy in the Twenty First Century: Thoughts on naval theory, strategic constraints, and opportunities. **The Mariner's Mirror**, V. 97, n. 1, p. 285-297, Feb. 2011.

HATTENDORF, John.B What is Maritime Strategy? Sea Power Centre, Camberra, **Soundings** nº1, out., 2013.

HATTENDORF John B.; KENNEDY John W. **Eighteenth International Seapower Symposium**: Report of the Proceedings., Newport: Naval War College Press, 2009.

HATTENDORF John B. e PHIL D. **US Naval Strategy in the 1970s:** selected documents. Newport: Naval War College Press, 2007.

HATTENDORF John B.; PHIL D (Ed.). **U.S. Naval Strategy in the 1990s:** Selected Documents. Newport: Naval War College Press, 2006.

HERRICK, Robert W. **Soviet Naval Strategy:** Fifty Years of Theory and Practice. Annapolis: United States Naval Institute, 1971.

HEUSER, B. The **evolution of strategy:** thinking war from antiquity to the present. New York: Cambridge University Press, 2010.

HOLMES, James R. Comparing Chinese Naval Power to the Soviet Navy. **The Naval Diplomat.** 23 de Nov. 2012. Disponível em: thediplomat.com/the-naval-diplomat/2012/11/23/comparing-chinas-naval-rise-to-the-soviet-union/?print=Yes. Acesso em 28 de out. 2013.

HUGHES, W. **Fleet Tactics and Coastal Combat.** Annapolis: Naval Institute Press, 2ª Ed., 2000.

HUNTINGTON, Samuel P. National Policy and the Transoceanic Navy. Proceedings Magazine, V. 80 nº 05, May, 1954. Na integra em WIKERSON, T. **From Our Archive: NATIONAL POLICY AND THE TRANSOCEANIC NAVY by Samuel P.**

Huntington. Naval Institute Blog, 2009. Disponível em: <http://blog.usni.org/2009/03/09/from-our-archive-national-policy-and-the-transoceanic-navy-by-samuel-p-huntington>. Acesso em 27 de Dez. 2013.

INTERNATIONAL SOCIALISM JOURNAL - ISJ. **Imperialism and Instability in East Asia today**. Londres, 10 de abr. 2013. Disponível em: <http://isj.org.uk/index.php4?id=882&issue=138>. Acesso em 21 de Fev. 2014.

JONES, J. **A Maritime School of Strategic Thoght for Australia** – Perspectives. Sea Power Series 1. Camberra: Sea Power Centre, 2013.

KAPLAN, Stephen S. **Diplomacy of Power**: Soviet Armed Forces as a Political Instrument. Washington: The Brookings Institution,1981.

KRUSHCHEV, Nikita. **Krushchev Remembers**: the last testament. 1ª Ed. Traduzido e Editado por Strobe Talbott.New York: Little Brown and Company, 1974.

LAKATOS I.; MUSGRAVE A. **Criticism and the Growth of Knowledge:** proceedings of the international colloquium in the philosophy of science, Vol. 4 London, 1970.

LAYTON, P. Big Thoughts: grand strategy and alternative maritime strategies. In: JONES, J. **A Maritime School of Strategic Thought for Australia** – Perspectives. Camberra: Sea Power Centre, 2013.

LI, Nam. The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: from "near coast" and "near seas" to "far seas". **Asian Security**, V. 5, nº 2, p. 144-169, 2009.

LOCKWOOD Jonathan S.; LOCKWOOD Kathleen O. **The Russian View of US Strategy**. 8th reprint, New Braunswick: Transaction Publishers, 2009.

LONERGAN Thomas. **Amphibious capability is exactly what Australia's maritime strategy needs**. The Strategist 7 de Nov. 2013. Disponível em: <http://www.aspistrategist.org.au/amphibious-capability-is-exactly-whataustralias-maritime-strategy-needs/> Acesso em: 26 de fev. 2014.

LOVETT, Christopher C. The Soviet Cold War Navy. In: Higham, R. e Kagan F.W (Eds.) **The Military History of the Soviet Union**, Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2010.

MAHAN Alfred.T The **Influence of Sea Power upon History 1660-1783**. Boston Little, Brown and Company, 1918.

MAHAN, Alfred.T. **Retrospect & Prospect**: Studies in International Relations Naval and Political. Boston: Little, Brown and Company,1902.

MARTINS, Elaine O. Amazônia Azul, Pré-Sal, Soberania e Jurisdição Marítima. **Revista CEJ**, Ano XIV, n. 50, p. 83-88, jul./set. 2010.

MCCGWIRE, Michael. Naval Power and Soviet Global Strategy. **International Security** V.3, nº4, p.134-189, 1979.

MCCGWIRE, Michael. The Superpowers at Sea: two studies in Seapower. In BARTELL Joyce J. **The Yankee Mariner & Sea Power:** america's challenge of ocean space. Los Angeles: University of Southern California Press, 1982.

MEILINGER, Phillip S. The Admiral's Revolt of 1949: Lessons for Today. **Parameters:** US Army College Quarterly Carlisle, V. XIX nº 3, Set., 1989.

MERRIAM-WEBSTER DICTIONARY. **Sea Power Noun**. Merriam-Webster Inc., 2013.

MILITARY EDUCATION RESEARCH LIBRARY NETWORK – MERLN. **The Military Doctrine of the Russian Federation**. Translation. Washington: National Defense University Press, 2010.

______. **China's National Defense**. Washington: National Defense University Press, 2010.

MORGAN, John G.; MARTOGLIO Charles W. The 1,000-ship Navy global maritime network. **Proceedings Magazine**, Annapolis, V. 131, n. 11, p. 14-17, Nov. 2005.

NEWPORT, Frank. **Americans See Army, Marines as Most Important to Defense.** Gallop Politics, 11 de Jun. 2011. Disponível em: <http://www.gallup.com/poll/148127/americans-army-marines-important-defense.aspx>. Acesso em: 07 de jan. 2014.

OLKHOVSKY, Paul. **Russia's Navy From Peter to Stalin**: themes, trends, and debates. Alexandria: Centre for Naval Analyses, Strategy and Policy Division, 1992.

Organização das Nações Unidas – ONU. **United Nations Convention on the Law of the Sea:** Declarations made upon signature, ratification, accession or succession or anytime thereafter. New York, 2011. Disponível em: <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm>, Acesso em 9 de jun. 2012.

O'ROURKE, R. **China Naval Modernization:** Implications for US Navy Capabilities – Bakground and Issues for Congress. CRS Report for Congress. Washington: Congressional Research Service, 2013.

OSGOOD, R.E. **NATO:** the entangling aliance. Chicago: Chicago University Press, 1962.

OXFORD DICTIONARY. **Definition of Buck-Passing in English**. Oxford: Oxford University Press, 2014. Disponível em: <http://www.oxforddictionaries.com/us/definition/american_english/buck-passing>. Acesso em: 14 de fev. 2014.

______. **Definition of Policy in English**. Disponível em: <http://www.oxforddictionaries.com/us/definition/american_english/policy> Acesso em: 27 de Dez. 2013.

OXFORD ADVANCED LEARNER'S DICTIONARY. **Definition of Sea Power Noun**. Oxford: Oxford University Press, 2013. Disponível em: <http://oald8.oxfordlearnersdictionaries.com/dictionary/sea-power> Acesso em: 20 de Jul. 2013.

PALAZZO Albert, The End of Maritime Strategy. In: JONES, J. **A Maritime School of Strategic Thoght for Australia** – Perspectives. Sea Power Series 1. Camberra: Sea Power Centre, 2013.

PARLIMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA (PCA). **Australia's Maritime Strategy.** Camberra: Joint Standing committee on Foreign Affairs, Defence and Trade, 2004.

PETERSON, Pat. The truth about Tonkin. **Naval History Magazine**, Annapolis V. 22 nº 1 p. 52-59, Feb., 2008.

PFISTER A. **Wakeup Call:** Soviet Naval Policy and the Cuban Missile Crisis. 2005. 57f. Senior Honors Thesis (Partial Fulfillment of the Requirements for graduation with distinction in History in the undergraduate college) Columbus: Ohio State University, 2005.

PLATT, Suzy (ed.). **Respectfully Quoted:** a dictionary of quotations. Washington: Library of the Congress, 1989.

POLMAR, Norman. **The Naval Institute Guide to the Soviet Navy**. 5ª Ed. Annapolis: Naval Institue Press, 1991.

POSEN, B.R. Grand Strategy and Naval Force Structure. In: BOYER P.G.; WOOD R.S. **Strategic Transformation and Naval Power in the 21st Century.** Newport: Naval War College Press, 1999.

ROHWER, Jürgen; MONAKOV, Makhail S. **Stalin's Ocean-Going Fleet:** soviet naval strategy and shipbuilding programmes 1935-1953. Cass Series – Naval Policy.Versão eletrônica. Oxon: Frank Cass Publishers, 2001.

ROSS, Robert S. China's Naval Nationalism Sources, Prospects, and the US Response. **International Security**, Boston, V. 34, nº 2, p. 44-81, Fall, 2009.

RUBEL, Robert C. Talking about Sea Control. **Naval War College Review**, Newport, V. 63, nº 4, p.38-47, Autumn, 2010.

RUBEL, Robert C. Command of the Sea: an old concept in a new form. **Naval War College Review**, Newport, V. 65, nº 4, p.21-34, Autumn, 2012.

RUDE, Lu. The New U.S. Maritime Strategy Surfaces (translated by Andrew Erickson). **Naval War College Review**, Newport, V.61, nº 4, p. 35-71, Autumn, 2008.

SCHLENSINGER James R. **The theater nuclear force posture in Europe:** a report to the United States Congress. Washington: Secretary of Defense, 1975.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do Trabalho Científico**. São Paulo: Cortez Editora, 23ª Ed., 2007.

SHAMBAUGH, David. **Modernizing China's Military**: Progress, Problems, and Prospects. Berkeley: University of California Press, 2002.

SILVA, Alexandre P. Política Externa Brasileira Para os Grandes Espaços: o Espaço Cósmico, a Antártida e a Expansão da Plataforma Continental. **SÉCULO XXI**, Porto Alegre, V. 2, nº2, p.105-120, Jul-Dez, 2011.

SOKOLSKY, Joel J. **Seapower in the Nuclear Age:** the United States Navy and NATO 1949-1980. Annapolis: Naval Institute Press, 1991.

SPROUT, M.T. Mahan: evangelist of Seapower. In: EARLE, E.M. (Ed.). **Makers of Modern Strategy:** military thought from Machiavelli to Hitler. New York: Princeton University Press, 1966. p. 415-445.

STRANGE, S. International Economics and International Relations: a case of mutual neglect. **International Affairs**, v.46, nº02, p. 304-315, 1970.

SWARTZ, Peter M.; DUGGAN, K. **U.S. Navy Capstone Strategies and Concepts Introduction, Background and Analyses**. MISC D0026421.A1/Final, Alexandria: CNA Analysis and Solutions, 2011.

TRITLE, Matthew C. **The Growth of the Chinese People's Libertation Army Navy**: impacts and implications of regional naval expansion. Thesis, 145f. (Master of Arts in National Security Affairs). Monterrey: Naval Postgraduate School, 2007.

TANGREDI, Sam J. **Anti-Access Warfare:** countering A2AD Strategies. Annapolis: Naval Institute Press, 2013.

TANGREDI, Sam J. **Globalization and Maritime Power.** . Washington: Institute of National Strategic Studies, National Defense University, 2002.

TILL, Geoffrey. **Maritime Strategy and the Nuclear Age**. 2ª Ed. St. Martin Press, Nova Iorque, EUA, 1984.

TILL, G. **Seapower:** A Guide for the Twentieth First Century. 2ª Ed. New York: Routledge, 2009.

TSAO, Hsiung. Y. **China as a Rising Sea Power**: costal defense, active offshore defense and ocean defense. 2006. 431 f. Thesis (Doctor of Philosophy in

International Studies). Denver: University of Denver, School of international Studies, 2006.

TUNSJO O. China’s Naval Build-up: drivers and ambitions. In: BASIT S.; TUNSJO O. **Emerging Naval Powers in Asia** – China’s and India’s quest for sea power. Oslo Files on Defence and Security 02, Jun. 2012. Oslo: Institutt for Forsvarsstudier (IFS), 2012.

UNITED STATES OF AMERICA – USA. Central Intelligence Agency – CIA. **Trends and Prospects in Soviet Maritime Activities**. National Intelligence Estimate nº 11-10-69, 1969. CIA Historical Review Program, Release in Full. Washington, 1994.

UNITED STATES OF AMERICA – USA. Congressional Record: **The Wars for Viet Nam, The Senate Debates the Tonkin Gulf Resolution**, August 6-7, 1964. p.18132-33, p. 18406-7, p. 18458-59, e p. 18470-71. Washington, 1964. Disponível em: <http://vietnam.vassar.edu/overview/doc9.html>. Acesso em: 04 de fev. de 2014.

UNITED STATES OF AMERICA – USA. Department of Defense. **Capstone Concept for Joint Operations:** Joint Force 2020. Washington, 2012c.

______. Department of Defense. **National Security Strategy.**, Washington, 2010b.

______. Department of Defense**. Quadrennial Defense Review Report**., Washington, 2010c.

______. Department of Defense **Bibliography**: Robert S. McNamara, 8th Secretary of Defense, p 1-3, 2014. Disponível em: <http://www.defense.gov/specials/secdef_histories/SecDef_08.aspx>. Acesso em: 29 de Jan. 2014.

UNITED STATES OF AMERICA – USA. Office Of Naval Intelligence. **The People’s Liberation Army Navy**: a modern navy with Chinese characteristics. Washington, 2009

UNITED STATES OF AMERICA – USA. **A Cooperative Strategy for 21th Century Seapower**. Washington, 2007.

______. **Air-Sea Battle** (ASB) – Service Collaboration to Adress Anti-Acess & Area Denial Challenges. Washington, 2013.

______. **Joint Operational Access Concept** (JOAC). Washington, 2012a.

______. **National Military Strategy**. Washington, 2011.

______. **Naval Operation Concept**. Washington, 2010a.

______. **Sustaining US Global Leadership**: priorities for 21st Century Defense. Washington, 2012b.

WARNER III, Edward L. **The Defense Policy of the Soviet Union**. N-2771-AF. A RAND NOTE. Prepared for the United States Air Force. Washington, 1989.

WESTCOTT, Allan. Mahan **On Naval Warfare**: selections from the writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan. Boston: Ed. Little, Brown and Company, 1918.

WIESEBRON, M.L. Blue Amazon: thinking the defense of Brazilian maritime territory. **Austral: Brazilian Journal of Strategy & International Relations**, Porto Alegre, V.2, nº.3, p.101-124, Jan-Jun 2013..

VEGO, Milan. **Naval Classical Thinkers and Operational Art**. Newport: Naval War College, 2009.

VIDIGAL, Armando A. F. **Amazônia Azul.** Rio de Janeiro: Record, 2006.